

19/09/2016 - 22ª Semana de Tecnologia Metroferroviária

Sugestões dos debates fortalecem opção metroferroviária na mobilidade urbana

Após quatro dias de debates sobre os mais variados temas em 13 painéis, apresentação de 66 trabalhos técnicos, dos quais 16 foram ganhadores do 3º Prêmio Tecnologia e Desenvolvimento Metroferroviários ANPTrilhos-CBTU, duas palestras internacionais, uma de um especialista do Japão e outro da Alemanha, além de um painel com a presença de lideranças do setor vindos da América do Sul e da Espanha, encerrou-se na tarde de sexta-feira (16/09/2016) a 22ª edição anual da Semana de Tecnologia Metroferroviária, em São Paulo (SP).

Emiliano Stanislau Affonso Neto, presidente da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Metrô-AEAMESP – entidade realizadora do evento-, disse que a escolha do tema central dos debates “Investir e Avançar com Eficiência” foi aprovada pela Comissão Organizadora, por entenderem que a melhor saída para a recessão econômica é buscar oportunidades por meio de investimentos e melhorias no desempenho dos serviços prestados e com aumento da produtividade.

Em entrevista concedida ao final dos trabalhos, Affonso se mostrou satisfeito com os resultados obtidos com a presença de mais de 3.400 pessoas, um público qualificado que representou quase todos os Estados e de congressistas da América Latina, Europa e Oriente. Além dos engenheiros associados da AEAMESP, representantes de todos os operadores de transportes ferroviários de cargas e passageiros, de Metrô, VLT e também operadores logísticos.

Segundo Affonso, os debates mostraram que a saída para o Brasil está nas cidades, onde vivem 94% da população. “O Brasil continuou crescendo no agronegócio, que detém a maior produtividade do mundo nos processos de produção, mas geram pouco emprego. É na cidade que se concentram os empregos e a população crescente exige transporte de melhor qualidade e de grande volume”, explica.

Segundo ele, os debates mostraram também que a multiplicação de rodovias, o incentivo ao transporte individual e o de cargas sobre caminhões no século XX foi ineficaz. A saída para a mobilidade urbana de grandes massas e o transporte de cargas em médias e longas distâncias são os sistemas ferroviários formados por metrô e trens. “Até a década de 1950, as pessoas se deslocavam por trens e as rodovias somavam 5 mil quilômetros. Atualmente são 35 mil quilômetros de rodovias que em 15 ou 20 anos estarão saturadas”, complementa.

Affonso citou, por exemplo, a decisão do governo paulista de construir linhas férreas na macrometrópole (até 120 quilômetros da capital) para transporte de cargas devido à saturação das rodovias de acesso a São Paulo. A palestra de João Gouveia, diretor de Operações da SuperVia, mostrou que o sucesso da organização no deslocamento do público no Rio de Janeiro durante a Olimpíada entre os estádios e arenas esportivas se deveu ao transporte nos trens da SuperVia, das três linhas do Metrô-Rio, do BRT (este sobre pneus) e o Veículo Leve sobre Trilhos-VLT na região central. A maior parte das ruas e avenidas que demandavam as instalações esportivas ficou bloqueada ao tráfego de automóveis e não houve congestionamentos.

“Estamos convencidos que a mobilidade nos grandes centros urbanos só terá sucesso com os sistemas metroferroviários, que precisam ser ampliados e melhorados”, disse Affonso. Desde o início das operações, o Metrô de São Paulo tem registrado aumento do número de passageiros, com exceção de parte deste ano em que a gratuidade foi estendida para pessoas a partir de 60 anos – antes o limite era 65 – e pela gratuidade aos estudantes de baixa renda, contribuindo para queda na receita tarifária.

Outras discussões que tomaram boa parte dos debates foram: a integração tarifária, as gratuidades, os subsídios às operadoras públicas ou privadas e a busca de receitas além das tarifas. Consultores, executivos, acadêmicos, representantes dos operadores trouxeram inúmeros exemplos de alternativas de soluções, como a exploração das imediações das estações, por meio da construção de shopping centers, praças de alimentação, construção de hotéis, edifícios residenciais e unidades comerciais para aproveitar áreas degradadas ou inutilizadas.

Affonso, engenheiro do Metrô de São Paulo há 33 anos, disse que as linhas do Metrô e as estações não previram a exploração comercial, mas que os shopping-centers em estações. Segundo ele, seriam as concessões à iniciativa privada, iniciadas há dez anos em São Paulo e que já são utilizadas em Salvador (BA) e que avançam da simples operação para a construção, como a Linha 6-Laranja em São Paulo.

Em seu pronunciamento de encerramento, Affonso aproveitou para anunciar ao público presente que a 23ª Semana de Tecnologia Metroferroviária, promovida pela AEAMESP, já está marcada para o período de 12 a 15 de setembro de 2017, nas instalações da Universidade Paulista – UNIP, na Rua Vergueiro, em São Paulo (SP). Por sugestão do palestrante e consultor Frederico Bussinger, o tema deverá ser um balanço dos projetos, planos e promessas feitas nos cinco debates anteriores.

Digital Assessoria Comunicação Integrada