09/09/2015 - Intermodalidade estimula a mobilidade urbana

Recursos do Fundo de Garantia abastecem Ministério das Cidades para atender aos projetos de mobilidade urbana que contemplem a intermodalidade e as redes de transporte

O Ministério das Cidades dispõe de recursos do Fundo de Garantia (FGTS) que não serão utilizados até o final do ano por falta de Plano de Desenvolvimento Integrado dos municípios interessados. A afirmação do secretário Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, Dario Lopes, foi feita (09.09) no 1º Painel sobre a Importância da Intermodalidade para a Mobilidade da 21ª Semana de Tecnologia Metroferroviária, no Centro de Convenções Frei Caneca, em São Paulo. O secretário citou alguns projetos em andamento de integração intermodal como os de Duque de Caxias (RJ), Petrolina (PE), Campina Grande (PB) e o sistema integrado que reúne municípios do ABC paulista. Em todos esses casos, os projetos de mobilidade urbana contemplam não só integração entre modais – rodoviário e sobre trilhos, como também estacionamentos para carros, ciclovias e espaços para pedestres.
O Ministério estabelece algumas premissas para financiar os projetos levando em conta não só as condições operacionais de tempo de deslocamento, segurança e conforto aos passageiros, como questões ambientais, fluxos de infraestrutura para a redução dos congestionamentos, custos tarifários, e a multimodalidade como pressupostos da mobilidade urbana para a sustentabilidade. Recebem maior pontuação os projetos que preveem a intermodalidade. Em Duque de Caxias, na baixada fluminense, por exemplo, as linhas do BRT em construção serão alimentadas por ciclofaixas interligando os conjuntos residenciais do programa Minha Casa Minha Vida.
Silvestre Eduardo Rocha Ribeiro, diretor de Planejamento da CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos e coordenador dos debates, ressaltou a sinergia hoje existente entre os órgãos federais que financiam os projetos dos Estados e dos Municípios.
O consultor Antonio Maria Claret, com experiência de 30 anos nas operadoras de transporte ferroviário e na CET - Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo, disse que diante da urbanização do Brasil não dá para pensar mais em sistemas de mobilidade urbana que não incluam a intermodalidade. Em 1940, as cidades concentravam 31% da população e 69% vivam na zona rural. Hoje apenas 16% permanecem no campo e 84% nas cidades. Da mesma forma, ele considera essencial a participação da União nos projetos de mobilidade já que detém 68% dos recursos e os municípios apenas 6.4%. Já os Estados ficam com 26,5% e são responsáveis pelos transportes sobre trilhos, como trens e metrôs.
Claret lembrou que quando a primeira linha de metrô da capital paulista, a azul, foi construída, previu integração com linhas de ônibus apenas na estação Santa Cruz. As demais linhas já foram pensadas com interligação e os novos modais como monotrilho, BRT e VLT são alimentados por passageiros não só de ônibus, como também por ciclistas e motoristas que devem ter espaço para estacionamento de seus automóveis.
Um exemplo de renovação urbana visando atender à redução do transporte individual em favor do coletivo é Lisboa, segundo Fernando Nunes da Silva, professor de Urbanismo e Transportes da Universidade de Lisboa e ex-deputado municipal da capital portuguesa e ex-secretário municipal de transportes, que veio de Portugal especialmente para essa palestra.
Lisboa tem 2,7 milhões de habitantes, equivalentes a uma área de São Paulo e toda a

população do país é menor do que a da região metropolitana, disse Silva. O crescimento da população, a exemplo de outras capitais europeias, tem sido pequeno, e as explosões de crescimento urbano verificadas na década de 1990 a 2000 ocorreram nos países mais pobres. Na Europa, as mudanças foram na geografia da mobilidade. Lisboa, que tinha ganho grandes complexos viários para atender aos carros, passou a exigir um planejamento de transporte que contemplasse mais o coletivo e as caminhadas a pé. Os planos de desenvolvimento urbano criaram novas centralidades para atender às mudanças de hábitos. E as melhorias deram destaque à infraestrutura de apoio, à integração intermodal e áreas de estacionamento. O espaço público mais qualificado estimula viagens a pé e maior fluxo de pedestres. Já a diminuição da circulação de veículos permitiu que uma faixa da avenida fosse transformada em área de lazer aumentando a área verde da cidade e o jardim. Áreas abandonadas, passaram a ser usadas pelo comércio, que fez aumentar a arrecadação de impostos. A tarifa do transporte passou a agregar a taxa de estacionamento além de integrar modais de transporte. Os estacionamentos privados foram estimulados a reduzir as vagas e receberam bônus por isso o que fez aumentar o espaço para outras atividades e serviços. Com a redução dos estacionamentos, aumentou a adesão de quem usa carro ao transporte coletivo.
Sobre a Semana – Realizada anualmente pela Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Metrô (AEAMESP), entidade que está comemorando 25 anos de atividades, a Semana de Tecnologia Metroferroviária é considerada o mais importante Congresso Técnico do setor de transporte metroferroviário da América Latina. Durante os quatro dias de evento, técnicos das operadoras, dirigentes empresariais e profissionais do setor debaterão questões importantes relacionadas à mobilidade urbana nas grandes cidades. Durante os quatro dias serão apresentados 47 trabalhos e 12 painéis que abordarão temas voltados à mobilidade urbana.
Sobre a METROFERR 2015 – Paralelamente ao Congresso, acontece a METROFERR EXPO 2015, uma exposição que reúne empresas fabricantes de equipamentos metroferroviários, fornecedores de peças e serviços, mídias especializadas, etc. que levam ao evento as inovações oferecidas ao mercado.

21ª SEMANA DE TECNOLOGIA e METROFERR
Data: 08 a 11 de setembro de 2015
Horário: 9h00 às 17h00
Local: Centro de Convenções Frei Caneca
Endereço: Rua Frei Caneca, 596, 4º andar – São Paulo – SP

Digital Assessoria Comunicação Integrada