



ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS

URBANO

IMPRESSO
ESPECIAL
1000014571-DF/BSB
NTU

.... CORREIOS

Edição Nº152 - ABRIL/2010

INFORMATIVO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS



CENTROS URBANOS

**ÔNIBUS É O MEIO DE
TRANSPORTE MAIS ECONÔMICO**

Acessibilidade aos Transportes Públicos

A acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais aos sistemas de transporte público está garantida e disciplinada em diversas normas legais, editadas recentemente no país, dentre elas as Leis 10.048 e 10.098/2000 e o Decreto-Lei 5296/2004.

Essas normas estabelecem as obrigações dos diversos agentes, públicos e privados, que são responsáveis pela concepção, construção, operação e manutenção dos sistemas de transportes públicos, tanto no que se refere à infraestrutura quanto aos veículos e outros componentes.

Sabidamente as normas legais estabelecem como meta as cidades acessíveis onde o cidadão com algum tipo de deficiência física ou dificuldade de locomoção possa alcançar, com segurança e autonomia, os espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, as edificações, os transportes e os meios de comunicação.

Para tanto, é fundamental que os sistemas de transporte público como um todo atenda a essas condições. Ou seja, devem ser acessíveis não só os veículos, mas também os pontos de paradas, incluindo as calçadas no seu entorno, os terminais, as estações e todos os outros equipamentos que compõem as redes de transporte.

No que se refere aos veículos, desde outubro de 2008 a indústria brasileira só fabrica ônibus acessíveis. Dessa forma, a renovação natural da frota, aliada à adaptação dos veículos fabricados antes daquela data, garante o cumprimento das exigências legais, mesmo sem qualquer sinalização do governo federal com respeito ao incentivo tributário aos veículos acessíveis estabelecido no artigo 45 do Decreto Lei 5296/2004.

Entretanto, no que se refere à infraestrutura urbana, muito pouco tem sido feito até o momento. São raras as cidades onde se vê programas de obras públicas voltadas para acessibilidade em andamento. Tal situação praticamente anula os esforços que vem sendo feitos pelas empresas de transportes para tornar a frota brasileira de ônibus urbanos acessível. De nada adianta investir somente nos veículos sem uma infraestrutura adequada à sua operação.

A persistir essa realidade, certamente os prazos estabelecidos pela legislação em vigor se tornarão mais uma letra morta.

Fala, leitor!



Participe do nosso jornal. Envie sugestões, elogios e críticas. E lembre-se: no **NTU Urbano**, a sua empresa também pode virar notícia.

Entre em contato com a nossa Assessoria de Imprensa. Ligue (61) 2103-9270 ou mande um e-mail para imprensa@ntu.org.br



Informativo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos

Diretoria Executiva

Otávio Vieira da Cunha Filho
Presidente

Eurico Divon Galhardi
Vice-presidente

João Antonio Setti Braga
Vice-presidente
de Administração e Finanças

Roberto José de Carvalho
Vice-presidente
para Assuntos Técnicos

Ilo Pedro Menta
Vice-presidente
para Assuntos Jurídicos

David Lopes de Oliveira
Vice-presidente
para Assuntos Parlamentares

Maria Silvana Gonzalez Cal
Vice-presidente
de Recursos Humanos

Lélis Marcos Teixeira
Vice-presidente
de Comunicação Social

Rodrigo Corleto Hoelzl
Vice-presidente de
Responsabilidade Socioambiental

SAUS Q. 1, Bloco J
Ed. CNT 9º andar, Ala A
Brasília-DF CEP 70.070-944
Tel: (61)2103-9293
Fax: (61)2103-9260
Site: www.ntu.org.br
E-mail: ntu@ntu.org.br

Expediente

Marcos Bicalho dos Santos
Diretor-superintendente

Bárbara Renault
Jornalista responsável - DF 7048 JP

Hellen Torres
Colaboração

Gráfica Athalaia
Impressão

Tiragem: 9.700 exemplares

Este informativo pode ser acessado via internet no site da NTU.

Como reduzir de graça o custo operacional do transporte urbano em 15%

A maioria das pessoas talvez não se dê conta de que um ônibus rodando a 10 quilômetros por hora transporta apenas a metade do número de passageiros que levaria se operasse a 20km/h. Mas os empresários de transportes conhecem bem essa realidade. Sabem que há uma relação quase linear entre a velocidade operacional da frota nas horas de pico e o custo operacional. Sabem que aumentar a fluidez e a velocidade comercial do transporte público é essencial para conter os custos e as tarifas e estancar a perda de passageiros para o transporte individual.

É claro que criar faixas exclusivas para o transporte coletivo – com ônibus de grande capacidade formando verdadeiros metrô de superfície, livres de congestionamentos – é fundamental. Porém, essa solução é, por definição, limitada aos eixos troncais. A grande maioria dos ônibus urbanos roda – e continuará a rodar – na vala comum do trânsito, disputando espaço com o automóvel.

A frota de veículos no Brasil cresceu 76,5% entre 2001 e 2009. Incentivos fiscais para aquisição de motocicletas estão roubando milhões de passageiros dos sistemas de transporte coletivo (sem contar que roubam milhares de vidas de jovens). Milhões de carros, tanto os mais novos quanto as sucatas ambulantes que ninguém tem coragem de tirar de circulação, entopem as vias e os cruzamentos, impondo severos atrasos ao trânsito em geral e comprometendo a qualidade do transporte coletivo em particular.

Pesquisas da CNT revelaram que em 11 grandes cidades brasileiras, nos principais corredores sem tratamento preferencial para o transporte público, a velocidade operacional medida era de apenas 14,7km/h. Para levar essa velocidade a 17kmh, é preciso um aumento de 15%. Pode parecer pouco, mais isso significaria uma economia de 20 minutos num percurso hoje realizado em duas horas.

Os principais nós do trânsito brasileiro estão nos cruzamentos, onde milhares de semáforos alocam o tempo precioso dos usuários ao espaço viário disponível. A indústria nacional oferece no mercado equipamentos sofisticados de controle: semáforos com LEDs de alta visibilidade e manutenção baixa, controladores de tempo que dividem os tempos verdes conforme os fluxos em tempo real, “tags” para priorizar ônibus e veículos de emergência e comunicação de dados de alta tecnologia. De rápida implantação e custos relativamente baixos estes sistemas de verdadeiros computadores da rua podem gerenciar o congestionamento e minimizar os atrasos dos veículos de transporte público.

E não podemos esquecer das conversões à esquerda, que permanecem nos ‘nós’, criando cruzamentos com semáforos de “três tempos”, onde as frotas de ônibus perdem um tempo valioso. Há, ainda, a permissão de estacionamento permitidos junto ao comércio, que roubam uma faixa inteira de trânsito, a falta de binários essenciais, e – temos que admitir – os costumeiros pontos de ônibus nas esquinas, que bloqueiam faixas inteiras justamente nos cruzamentos mais críticos.

Os empresários de transportes em todas as grandes cidades do país poderiam baixar os custos nas suas linhas principais e troncais em cerca de 15% aumentando a velocidade comercial do ônibus que trafegam junto com o trânsito. Sem custo; basta otimizar a operação dos cruzamentos principais, minimizando os atrasos e oferecendo prioridade aos ônibus de maior porte. Mas é preciso convencer os gestores municipais a melhorar a circulação nos pontos críticos dos itinerários, com sinalização e técnicas de engenharia de tráfego modernas e adequadas.

Não é necessário fazer mirabolantes importações de “semáforos inteligentes” onde um computador “faz tudo”, (porque atrás de um semáforo inteligente muitas vezes se esconde uma esperteza). Não há computador mágico que faz tudo: há que programar todos os sistemas com dados reais e calibrar a programação de acordo com as características da realidade local. São tarefas complexas e que exigem paciência e treinamento, mas os resultados são positivos e aparecem quase instantaneamente. A engenharia nacional dispõe de toda a tecnologia e dos recursos humanos necessários. Falta apenas a demanda dos grupos mais interessados. E no trânsito brasileiro, o grupo que perde mais com os congestionamentos são as empresas de transporte.

O título diz que os benefícios operacionais poderiam ser obtidos de graça. Confesso, menti. Vai custar o esforço de identificar os ‘nós’ do trânsito, quantificar as perdas de tempo mais brutais e buscar as soluções junto à indústria. Mas será um esforço visando ao legítimo interesse próprio e a modernização do país. Vale lembrar que na última eleição para o Prefeito de Londres, a reprogramação dos semáforos foi um dos principais pontos da campanha do candidato do partido Conservador. Que acabou ganhando.

.....
Alan Cannell é engenheiro civil pela *University College* com mestrado em Transportes pela *Leeds University*, ambas em Londres. Atuou como chefe Controle de Trânsito por 10 anos no IPPUC, Curitiba. É diretor técnico Programa Volvo de Segurança. Atualmente trabalha no Jaime Lerner Consultores Associados.



ÔNIBUS É O MEIO DE TRANSPORTE MAIS ECONÔMICO NOS CENTROS URBANOS

4 **Q**uanto custa para as pessoas se deslocarem nas cidades brasileiras? Esse questionamento vai além do valor das tarifas cobradas em cada município do país. O relatório Custos dos Deslocamentos, divulgado recentemente pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), responde de forma mais detalhada quanto os principais meios de transporte urbano (ônibus, carro e moto) consomem em espaço, tempo e energia. A conclusão do levantamento é que o veículo do transporte público coletivo é o mais econômico em todos os aspectos apurados.

De acordo com a pesquisa, o automóvel é o que consome mais espaço e mais energia por passageiro transportado. Esse modal fica em segundo lugar nos itens de emissão de poluentes e custo de acidentes. Nesses últimos dois quesitos, as motocicletas alcançam o primeiro lugar em disparada com emissões de poluentes e custos de acidentes extremamente mais altos que os outros meios de transporte.

Os dados do relatório concluem que o uso do ônibus implica em menor ocupação de espaço viário, emissão de poluentes, consumo de energia e custo de acidentes para a sociedade. Além disso, ainda proporciona ao cidadão um menor impacto no seu bolso, pois o custo individual de deslocamento é o mais baixo.

O custo do uso de diferentes modos de transporte foi calculado considerando três parcelas: o custo social (poluição e acidentes), o custo individual total (fixo e variável) e o custo individual de “desembolso” (quantia que a pessoa gasta diretamente na viagem e que é percebida por ela como custo real).

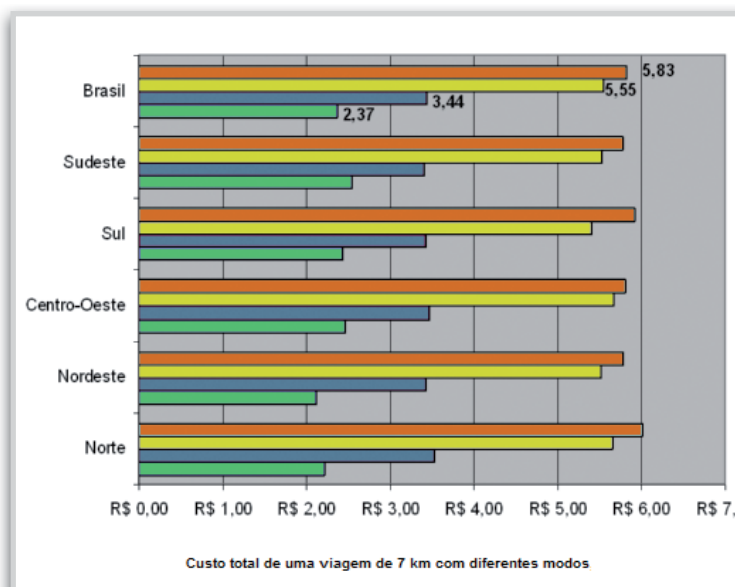
No caso do uso do ônibus, o custo social foi considerado igual a R\$ 0,20 por viagem (média das cidades do sistema de informação da ANTP)

e tanto o custo individual total quanto o de desembolso foram considerados iguais à tarifa local (plena e igual a 6% de um ou dois salários mínimos para quem usa vale-transporte).

RELATÓRIO EM NÚMEROS

O documento revela que os automóveis e motos têm o consumo energético por passageiro/quilômetro bem maior do que os ônibus – 4,5 vezes e 2,5 vezes, respectivamente. Além disso, mostra que o custo de um acidente com motos é 19 vezes maior do que com ônibus. Já o acidente envolvendo automóvel é 2,7 vezes mais caro que o veículo do transporte público.

Ainda em comparação com os ônibus, as motos poluem 14,8 vezes mais e os automóveis 11,5 vezes mais; os carros ocupam 7,8 vezes mais espaço viário e as motocicletas, 4 vezes mais – considerando a relação passageiro/quilômetro.





O estudo da ANTP também equiparou os custos dos usuários ao optar por cada um dos modos de transporte em uma viagem de 7 quilômetros. Concluiu-se que o custo para os passageiros de ônibus, com tarifa plena ou uso de vale-transporte com remuneração de 1 ou 2 salários mínimos, é o menor dentre as formas de deslocamento disponíveis - despesa de R\$ 2,00 a R\$ 2,50.

Ao se considerar apenas o custo individual de desembolso (consumo monetário direto do usuário), o custo mais baixo é do passageiro de ônibus com vale-transporte e que tem remuneração de 1 salário mínimo. Segundo o relatório, em qualquer situação, o custo pessoal total de utilizar o automóvel é o maior de todos.

Os modos automóvel a gasolina e automóvel a álcool apresentam o maior custo total de deslocamento, em torno de duas vezes superior ao custo da utilização do ônibus - de R\$ 5,50 a R\$ 5,80. A motocicleta apresenta um custo total intermediário, em torno de R\$ 3,50 - 50% superior ao custo do ônibus.

A ANTP realizou esse levantamento nas 27 capitais brasileiras e 16 municípios com população acima de 500 mil habitantes. Os dados mostram

que estas relações de custo variam muito pouco por região do país (confira os gráficos).

ÔNIBUS DE QUALIDADE É A SOLUÇÃO

A edição anterior do NTU Urbano (nº 151) apresentou um levantamento do Ministério do Meio Ambiente alertando que os carros e as motos são os vilões da poluição nas grandes cidades. Juntos, eles são responsáveis por 83% das emissões totais de monóxido de carbono na atmosfera.

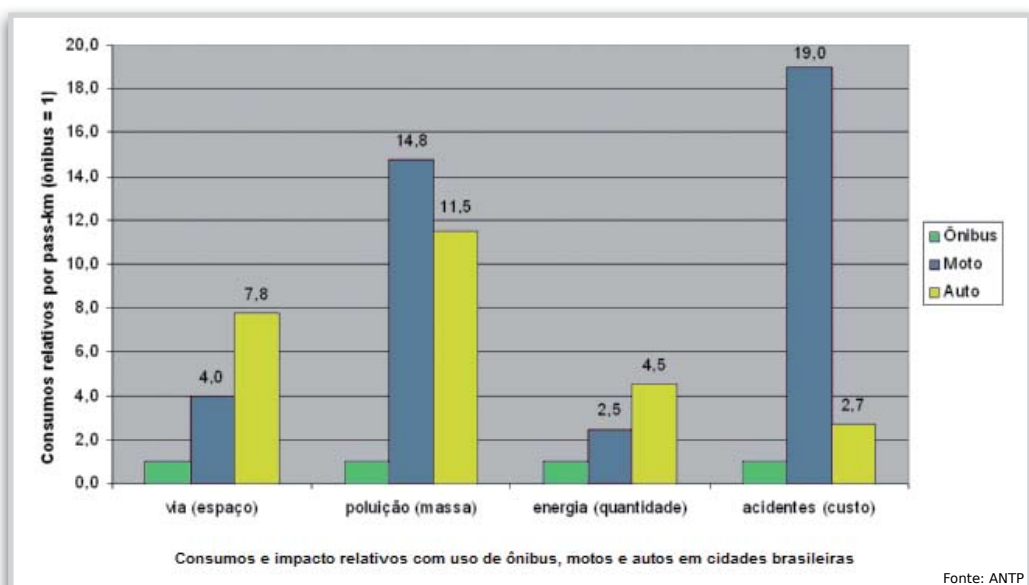
O estudo da ANTP apresentado nesta edição não só reafirma os dados consolidados pelo órgão governamental como ressalta outros prejuízos causados pelo excesso de transporte individual nas grandes cidades brasileiras. Essa realidade que tem minguado a qualidade de vida nos centros urbanos é fruto da atual política adotada pelo país de incentivo ao transporte individual em detrimento do transporte coletivo urbano.

“Nossos governantes precisam urgentemente se atentar para o crescente caos urbano nas grandes cidades brasileiras. Precisamos de políticas claras que criem diretrizes para a mobilidade urbana”, declara o diretor-superintendente da NTU, Marcos Bicalho.

00

- Auto - Álcool
- Auto - Gasolina
- Moto
- Ônibus

Fonte: ANTP



Florianópolis busca investir em BRT

“Florianópolis a caminho do BRT”. Esse foi o tema do encontro que reuniu representantes da prefeitura de Florianópolis, em Santa Catarina, e técnicos do escritório do arquiteto Jaime Lerner no mês de abril para discutir as novas mudanças urbanísticas que serão realizadas na cidade. O encontro também contou com a participação de empresários do setor de transporte.

Questões sobre a viabilidade do sistema, que inclui vias exclusivas de ônibus, e o funcionamento em cidades modernas foram salientadas e a capital paranaense foi um dos exemplos citados, já que há 30 anos Curitiba foi pioneira na implantação do BRT. Hoje mais 160 sistemas estão funcionando em 23 países dos cinco continentes que optaram por esse sistema para a melhoria no transporte urbano e da qualidade de vida nas cidades.

O custo estimado para o projeto em Florianópolis é de R\$ 570 milhões. Para implantação do sistema, o prefeito Dário Berger deverá buscar recursos com o governo federal.

PARADA OBRIGATÓRIA

No dia 14 de março, foi aprovado pela Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados um requerimento autorizando a realização de audiência pública sobre BRT. O pedido foi apresentado pelo deputado federal Mauro Lopes (PMDB/MG).

As reuniões sobre o BRT terão a participação de representantes da NTU, ANTP, FABUS, Frente Nacional dos Prefeitos (FNP), Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Transporte e Trânsito e Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

Os usuários do sistema de transporte por ônibus do Rio de Janeiro terão mais cultura ao utilizarem desse meio de transporte. A partir de maio, os veículos de 45 empresas passarão a circular com poemas de vários autores famosos como, Manoel Bandeira, Castro Alves, Gregório de Matos e outros. Esse incentivo à cultura por meio da leitura é resultado do convênio da Academia Brasileira de Letras (ABL) e do Rio Ônibus.

As inscrições para o Concurso NTU Boas Ideias (CNBI) estão abertas a todas as empresas associadas à NTU que estejam quites com suas mensalidades. O concurso foi criado para incentivar e premiar as empresas que disseminam boas práticas trazendo melhorias para o setor de transporte por ônibus.

Não deixe de participar! O prazo de inscrição se encerra em 14 de maio.

O Sest Senat lançou a Copa Sest Senat de Futebol Society que será realizada entre os meses de abril e maio. Os campeonatos serão desenvolvidos entre 50 unidades espalhadas pelo Brasil. Mais informações, acesse www.sestsenat.org.br.



O TRANSPORTE COLETIVO EM... ANÁPOLIS (GO)

Os usuários de transporte por ônibus de Anápolis podem contar com um sistema altamente informatizado e moderno. Há 15 anos, a única empresa de transporte urbano da cidade, Transportes Coletivos de Anápolis (TCA) trabalha com um sistema inteligente de transportes e 100% integrado.

Os usuários utilizam cartões inteligentes em substituição aos antigos vales-transporte em papel que atendem diversos públicos, como estudantes, trabalhadores, idosos e outros.

Além de ser destaque nacional, o transporte de Anápolis também faz sucesso fora do Brasil. Recentemente representantes da República do Benin, na África, estiveram na cidade goiana estudando novos conceitos de transporte urbano para investirem no país.

SISTEMA INTELIGENTE DE TRANSPORTE

2	CORREDORES EXCLUSIVOS
213	ÔNIBUS (TOTAL DA FROTA)
27	ÔNIBUS ACESSÍVEIS
2.014.923	PASSAGEIROS/MÊS
100%	INTEGRADO

América Latina se une para qualificar transporte urbano

Seis países da América Latina se uniram em prol do avanço dos projetos de transporte coletivo urbano. No dia 15 de abril, os líderes de 14 agências gestoras de sistemas de transporte dessas nações assinaram a constituição da Associação Latino-americana de BRT e Sistemas Integrados de Transporte (ALABRT), que será sediada em Curitiba, no Paraná.

Além de promover o sistema, eles buscam melhorar a qualidade de vida nas grandes cidades da região que juntas somam mais de 50 milhões de pessoas.

O presidente da nova entidade é Jairo Fernando Paéz Mendieta, da Transmilenio, de Bogotá. O ex-prefeito de Curitiba, Jaime Lerner, idealizador do sistema BRT, foi eleito presidente honorário.

A iniciativa foi lançada pela Embarq, que servirá como Secretaria Técnica da Associação. A Embarq é um grupo internacional de organizações colaborativas e comprometidas em tornar as cidades do mundo melhores. Com foco em transporte, o trabalho realizado pelo grupo tem impactos sociais, ambientais e econômicos.

Agencias fundadoras da ALABRT:

- URBS – Urbanização de Curitiba S.A.
- CMTC - Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiania
- SPTrans - São Paulo Transporte S.A.
- BHTrans - Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A
- METROBUS-Q - Equador
- Metrovia - Guayaquil, Equador
- Transmilenio - Bogotá, Colômbia
- Metro Cali - Sistema Integrado de Transporte Massivo (SITM), de Cali, Colômbia
- Metrolinea - Bucaramanga, Colômbia
- Transmetro - Barranquilha, Colômbia
- Metrobus - Cidade do México, Mexico
- Macrobus - Guadalajara, México
- TranSantiago - Santiago do Chile
- Megabus - Pereira, Colômbia

BRT - Soluções Inteligentes

GESTÃO DE TRÁFEGO DE VEÍCULOS E USUÁRIOS



Faça uma gestão eficaz de terminais e paradas. Controle toda operação. Trabalhe com informações confiáveis para imediata tomada de decisão e uso adequado dos recursos.

MELHORIA DE DESEMPENHO EM FROTAS



Melhore a eficiência operacional de toda a equipe. Com um dispositivo instalado em cada veículo e com o conhecimento de análise dos dados colhidos obtêm-se economias reais e imediatas de combustíveis, lubrificantes e pneus.

ACESSIBILIDADE IDEAL COM A GUIAGEM AUTOMÁTICA



Aumente a capacidade operacional do corredor. Tenha menor tempo para manobras de acostamento e partida nas paradas. Ofereça mais agilidade e conforto no embarque e desembarque dos passageiros.



Chame a COMP SIS e conheça todas as soluções de sistemas inteligentes para a gestão da mobilidade

Rua Pindamonhangaba, 160
São José dos Campos - SP
PABX: (12) 2139-3966 • Fax: (12) 2139-3999
e-mail: compsis@compsis.com.br
www.compsis.com.br

COMP SIS ...
Liderando Soluções em Mobilidade

TRANSPORTE PÚBLICO NA COPA DE 2014

Porto Alegre se prepara para sediar mais um Mundial de futebol

Sede da Copa do Mundo de 1950, Porto Alegre/RS foi eleita novamente uma das cidades-sede do Mundial. Dessa vez, a capital gaúcha investirá mais de R\$ 394 milhões em mobilidade urbana, sendo que R\$ 300 milhões serão aplicados na construção de três corredores para ônibus e R\$ 81 milhões para construção de dois BRT (*Bus Rapid Transit*).

Um dos projetos que visa melhorar o transporte e o tráfego da capital gaúcha é o "Portais da Cidade", onde serão construídos três portais no centro de Porto Alegre permitindo ao usuário embarcar em veículos mais modernos, seguros, rápidos e menos poluentes por meio da integração. Com esse novo sistema, as 33 mil viagens que são realizadas hoje continuarão ocorrendo, entretanto, com menos ônibus nas ruas e com maior qualidade e conforto para o passageiro.

Por meio do projeto, os ônibus procedentes dos bairros e da Região Metropolitana chegarão

aos portais, localizados na rua Cairú (confluência com a Farrapos), na avenida Princesa Isabel (Azenha) e na Zona Sul da cidade (proximidades do Estádio Beira-Rio). Nesses locais, os passageiros farão conexão com mais 18 terminais na Região Central, por meio de uma linha especial que circulará por corredores exclusivos.

Várias obras serão feitas em relação à infraestrutura para melhoria da mobilidade urbana de Porto Alegre. Para que os cidadãos sejam verdadeiramente beneficiados serão realizadas obras como viadutos, duplicação de pistas para melhorar o acesso aos principais pontos da cidade e também a duplicação do corredor Avenida Tronco à Vila Cruzeiro para melhorar o acesso ao estádio Beira Rio, onde ocorrerão os jogos.

A Secretaria Municipal da Mobilidade Urbana planeja para que o empreendimento esteja concluído até 2013, para a Copa das Confederações.



Corredor em Porto Alegre será revitalizado com projeto da Copa

GUATEMALA, O MAIOR PROJETO DE REFORMULAÇÃO DE TRANSPORTE DO MUNDO. SE DEPENDER DA EMPRESA 1, TAMBÉM SERÁ O MELHOR.



A Empresa 1 realizará a implantação da bilhetagem eletrônica no maior projeto de reformulação de transporte do mundo, na Guatemala. O projeto prevê a integração entre o modal massivo (solução BRT) e o coletivo (3.170 ônibus urbanos); 100% de utilização de cartão para pagamento de tarifa. Com experiência, inovação e qualidade dos serviços prestados, a Empresa 1 realiza mais um projeto ousado. Saiba mais. Ligue: +55 31 3516 5200 ou acesse: www.empresa1.com.br.

EMPRESA 1. SOLUÇÕES EM BILHETAGEM ELETRÔNICA.

 **Empresa 1**