

UN  **HABITAT**
FOR A BETTER URBAN FUTURE

REUNIÃO DE ESPECIALISTAS SOBRE TRANSPORTE URBANO SUSTENTÁVEL
MODERNIZAR E TORNAR ECOLÓGICA A FROTA DE TÁXIS NAS CIDADES LATINO-AMERICANAS
Rio de Janeiro, 18 de Maio de 2011

Táxis e serviços de transporte alternativo em países em desenvolvimento:

Mobilidade Urbana Sustentável?

Frederic SALIEZ
Oficial de Assentamentos Humanos

Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos
Escritório Regional para América Latina e Caribe

Índice

1. Contexto

2. Mobilidade Urbana Sustentável

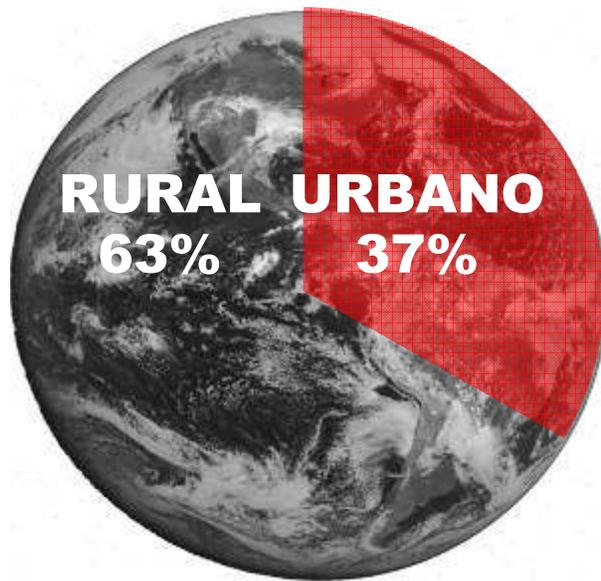
3. Os serviços de táxis e transporte alternativo na
“corrente de mobilidade”

4. Desafios e ideias para a ação

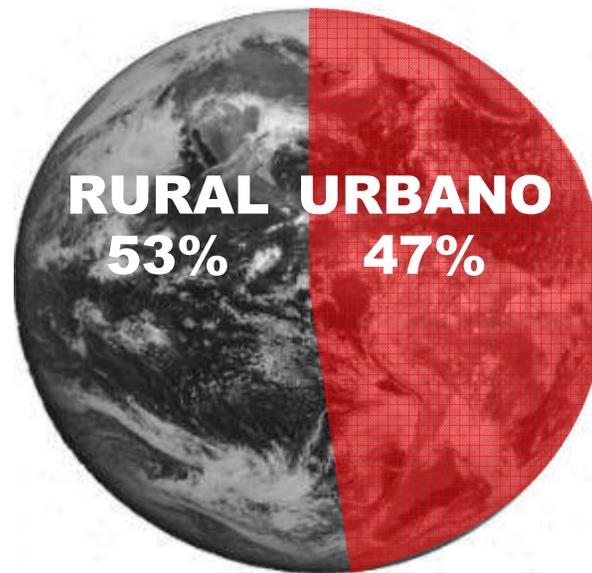


Contexto

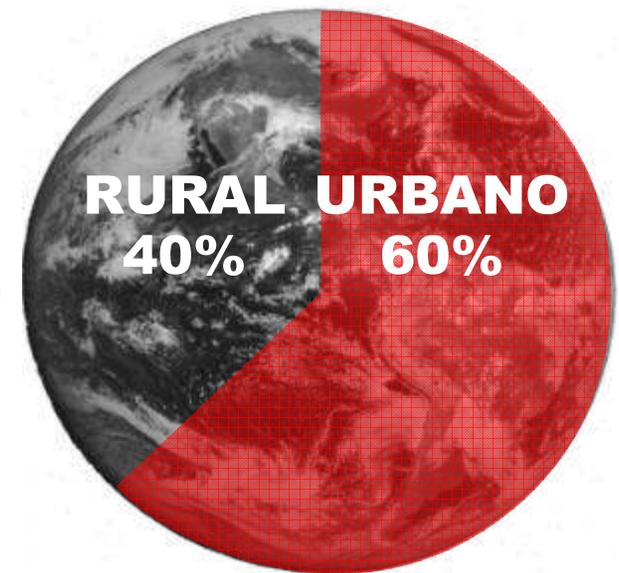
Processo Global de Urbanização



1970



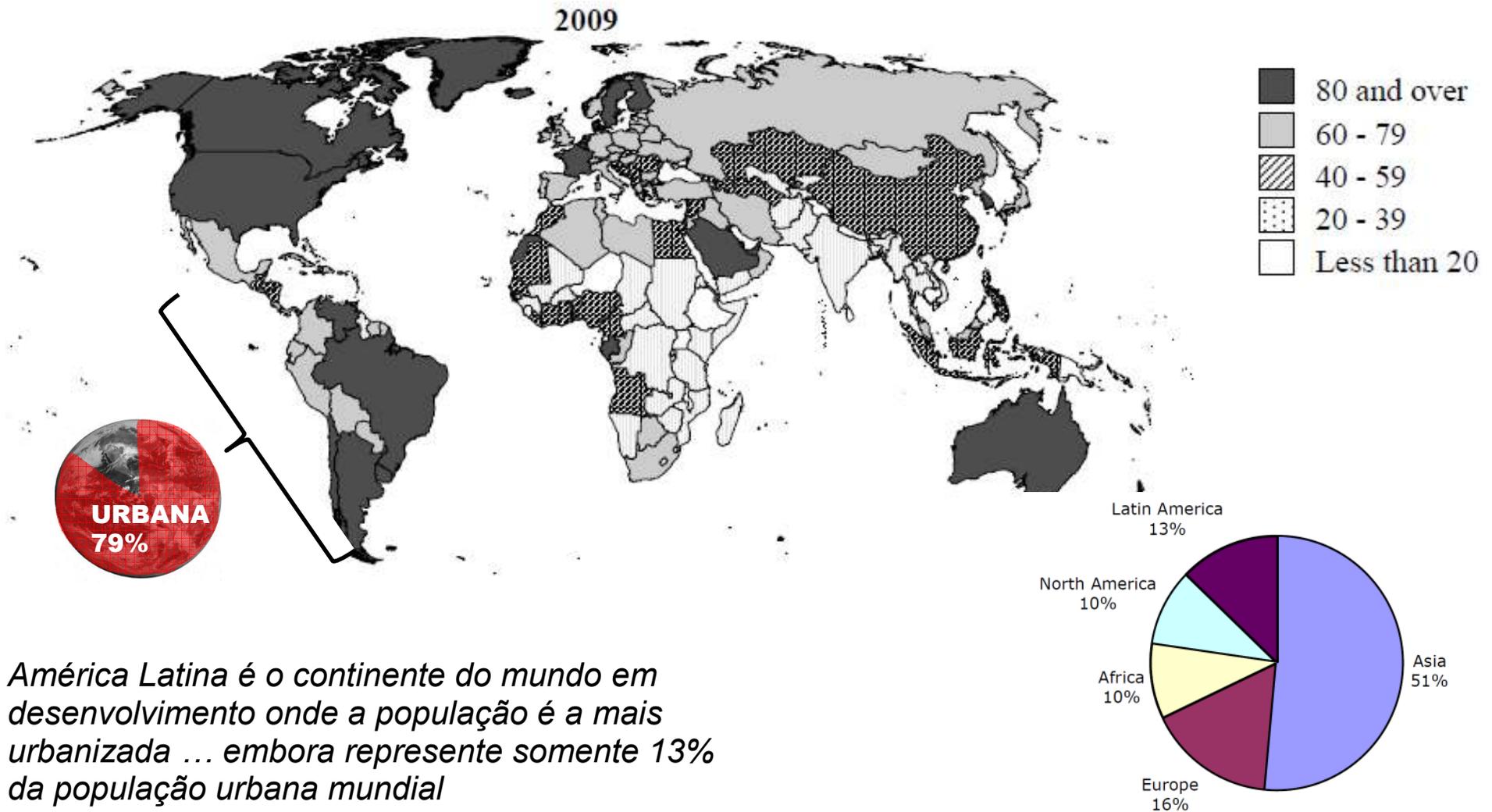
2000



2030

Mundo urbanizado – Mundo em movimento

Figure IV. Percentage of the population in urban areas, 2009, 2025 and 2050



Mobilidade Urbana Sustentável ?

Econômico

- O desenvolvimento econômico gera demanda de mobilidade urbana
- A mobilidade urbana orienta geograficamente o desenvolvimento
- O setor de infraestrutura e serviços de mobilidade é um setor de atividade em si mesmo

Ambiental

- Poluição atmosférica e ruído
- Reduzido consumo de energia / mudança climática
- As infraestruturas como barreiras no território
- Consumo de espaço urbano / construção de espaço público

Social

- Contribui para construir uma cidade inclusiva
- Mobilidade para todos, inclusive os grupos com demandas específicas (pobres urbanos, anciãos, mulheres, pessoas com deficiência, crianças, etc).
- Oferece oportunidades de desenvolvimento para grupos vulneráveis
- Acidentes de trânsito

(Cultural)

- Respeitoso das identidades locais

**Espaço (público) Urbano
um recurso não renovável**

VISÃO: Cidade de ruas ou de estradas?



Serviços do Transporte Alternativo (Táxi/*paratransit*)



- Serviço de transporte com veículos para poucos passageiros
- Com vários níveis de flexibilidade:
 - Serviços personalizados ‘porta-a-porta» (táxis, mototáxis, bicitáxis)
 - Serviços compartilhados com percursos determinados pelos passageiros individuais (táxis compartilhados, kombis)
 - Serviços com percursos pré-definidos (similar ao percurso dos ônibus)
- Complementam e alimentam a oferta de transporte coletivo tradicional.
 - Horários menos atendidos
 - Percursos desde bairros periféricos e/ou pobres
 - Outros níveis de conforto
 - Demandas especiais
 - Outras tarifas

Serviços de Transporte Alternativo (Táxi/*paratransit*)

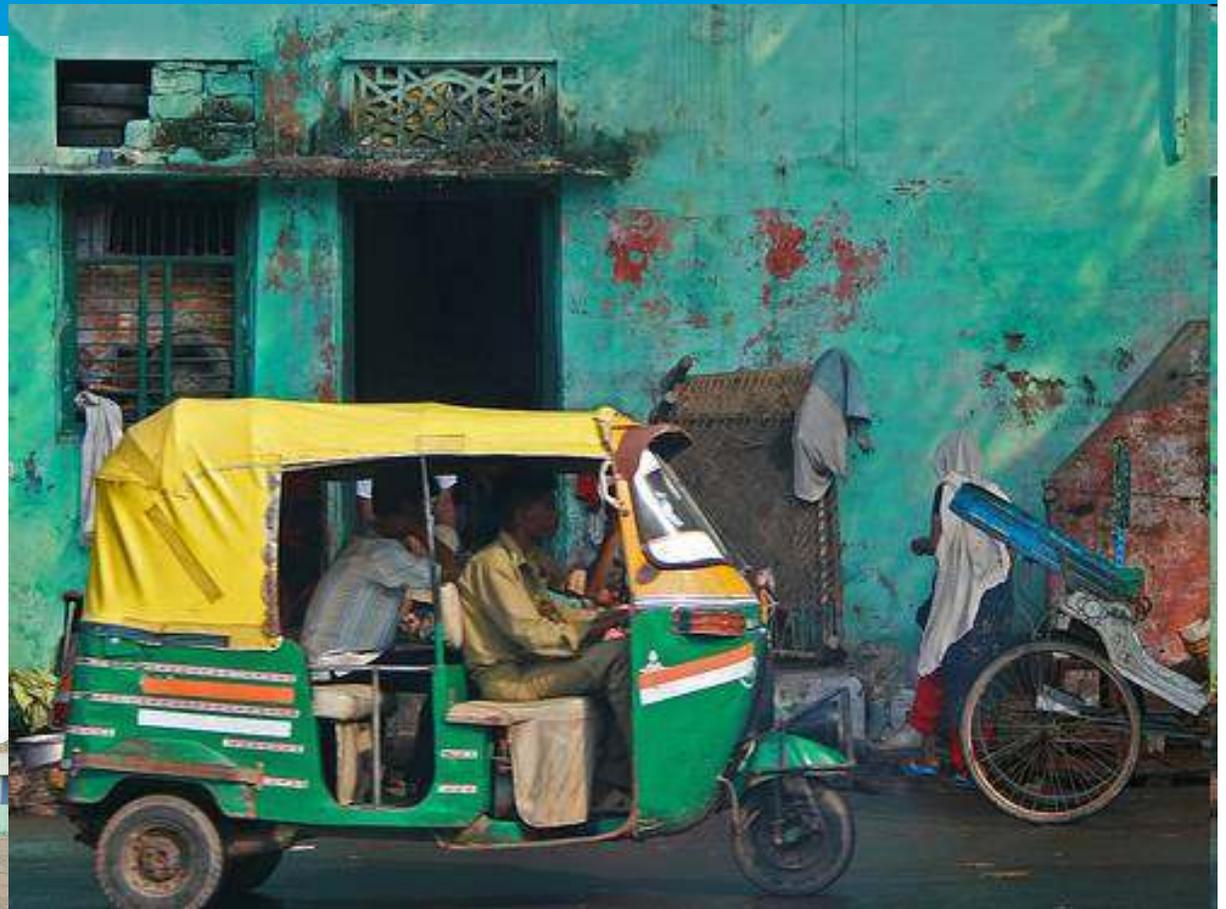


- Quase sem exceção são serviços operados pelos donos privados individualmente (elevada fragmentação)
- Não (totalmente) regularizados:
 - Existência legal / ilegal
 - Tarifas
 - Impostos
 - Estado técnico
 - Estradas
 - Velocidade
 -

Táxi/Paratransit: Quantos são?

30% 40%
70% ?

- Poucos dados disponíveis.
- Serviços informais não contemplados nos estudos



- Fonte importante de emprego urbano
- Dinamizadores da economia local
- Capacidade de adaptação às mudanças na demanda

Contaminante?

Análise na África: serviço informal = dupla poluição

EUR/Passageiro	ABIDJAN	ACCRA	ADDIS ABABA	JOHANNES BURGO	LAGOS	NAIROBI
Consumo de combustível por passageiro de TP organizado	68.8	108.3	33.4	298.5	37.7	3.5
Consumo de combustível por passageiro de transporte informal	101.6	148.8	65.7	157.4	180.8	11.1

Fonte: Trans-African Consortium 2010

- Veículos velhos (Dakar, Senegal, a média é de veículos com mais de 15 anos)
- Con preços baixos, os operadores conseguem cobrir os custos operacionais, mas não têm capacidade para melhorar as frotas



Caso de estudo: Cidade do México

- 60 % da demanda de mobilidade é coberta pelos transportes alternativos
- Altas emissões e serviço de má qualidade provocaram o estabelecimento de um programa de renovação de frota do transporte público (2011)
 - Procura-se substituir todos os micro-ônibus fabricados antes do ano de 2006
 - Os veículos velhos são desmontados e os donos recebem um subsídio que contribui para adquirir um veículo novo
- A cidade investiu no sistema BRT em 2005 e formalizou as práticas da informalidade
 - Na primeira linha BRT 262 os antigos veículos informais foram substituídos por 68 ônibus articulados, enquanto 30 ônibus articulados substituíram 90 ônibus públicos



Desafíos e idéias para a ação

Fragmentação

Dificuldade de negociar acordos com as autoridades locais

Capacidade de adaptação à demanda muito veloz

**Agressividade,
Concorrência violenta
Complexidade para o usuário**

Custo baixo para a Prefeitura

→ Acordos institucionais, apoio à criação de consórcios

- As operações consolidados do Pré-Transmilenio em Bogotá fez com que o número de empresas de ônibus despencasse de 65 para 4 grupos de licitação. Após a assinatura dos contratos de concessão, o acesso ao financiamento foi simplificado
- Em Dakar, Senegal, foi criada uma instância de coordenação para o transporte urbano, que reuniu 446 operadores de ônibus em 13 cooperativas que fornecem serviço de transporte sob uma franquia

Desafios e ideias para a ação

Quantidade de veículos, informalidade

Risco de causar disfunções no sistema de transporte

Potencial para aumentar a cobertura geográfica

Apoio à demanda de transporte público

→ visão multimodal, vincular densidade urbana e mobilidade

- O projeto “Cape Town’s Integrated Rapid Transit” propôs redes «multimodais» de transporte público que suplementam os corredores e incorporam as operações formais e informais em existência
- Quando o Transantiago foi criado em Santiago do Chile procurou-se contratar operadores informais na qualidade de alimentadores (*feeders*)
- Em Curitiba, o esquema de mobilidade é concebido como um dos instrumentos do planejamento urbano

Desafios e idéias para a ação

Conforto, segurança, poluição

Estado ruim da frota

Investimento acessível para pequenos investidores

- Convênios para renovação de frota / aplicação das normas
- Renovação da frota na Cidade do México (2011)
 - Em Cape Town foram desmontados 22.000 veículos e seus donos receberam pagamentos entre 2006 e 2010

- Uso adequado da tecnologia
- Sofisticada arrecadação das tarifas (Smart Card em Cape Town), sistemas de controle com GPS (Bogotá) e técnicas de prioridade na sinalização (tal como em muitos países da América Latina)

Conclusão

- Cada cidade é única. Não existe uma mesma solução para todos.
- Bem integrados, os serviços de taxi e transporte alternativo podem contribuir muito para o desenvolvimento da mobilidade urbana sustentável.

Muito obrigado!

Christian.schlosser@unhabitat.org

Seção de Transporte Urbano
UN-HABITAT sede Nairobi, Kênia

www.unhabitat.org

Frederic.saliez@unhabitat.org

Escritório para a América Latina e
Caribe, para América Latina y el
Caribe, Rio de Janeiro, Brasil

www.onuhabitat.org