

Projeto de Eletromobilidade

Diversos fatores sobressaem para demonstrar a necessidade de desenvolver nova solução de transporte, com acionamento elétrico, contemplando Curitiba e, eventualmente, outros municípios da região metropolitana. Entre eles, podem ser destacados os seguintes:

a) A capital do Paraná desenvolveu precocemente um plano diretor capaz de estruturar o transporte coletivo e utilizá-lo como espinha dorsal do desenvolvimento da cidade, e, ao longo das últimas décadas, esses eixos já consolidaram integrações viárias prioritárias com a maioria dos municípios vizinhos;

b) Com territórios relativamente pequenos e alta concentração populacional, os municípios vizinhos a Curitiba, assim como a própria capital, cultivam há muitos anos enfática vocação para a integração de serviços públicos como transporte, gestão de resíduos sólidos urbanos e de recursos hídricos, nos termos preconizados pelo Estatuto da MetrÓpole (Lei Federal no 13.089/2015);

c) O Estado do Paraná é privilegiado com alta capacidade de geração de energia hidroelétrica, ativo que viabiliza novos empreendimentos baseados em eletricidade, assim como a substituição de sistemas antigos, baseados em energia fóssil, por outros, renováveis e menos poluentes.

d) A revisão do Plano de Diretor de Curitiba, entre outras diretrizes, contempla a cooperação interfederativa, e, mais especificamente, no âmbito da mobilidade, a consolidação da integração metropolitana, a melhoria da qualidade do meio ambiente, o estímulo às novas tecnologias que visem à redução da poluição e o uso de energia renovável.

e) Por sua vez, a legislação que trata do transporte coletivo de Curitiba preconiza, entre suas diretrizes, a integração com os diferentes modais de transporte e com os municípios da Região Metropolitana de Curitiba, bem como a redução das diversas formas de poluição ambiental.



Projeto de Eletromobilidade

Embora reconhecida unanimemente, inclusive pela legislação, a prioridade do transporte coletivo sobre o transporte individual, ao longo dos últimos anos tem sido observado o crescimento significativo da frota de veículos para o transporte individual, tais como os carros e motocicletas.

Tal situação aumenta as pressões por investimentos em sistema viários, especialmente vias e estacionamentos, criando concorrência com os recursos destinados à saúde, educação e outros serviços públicos.



Além disso, as externalidades negativas do transporte individual também se evidenciam na saúde da população, com seus decorrentes custos para a Administração Pública, tanto no tocante aos traumas e mortes no trânsito, como no tocante às doenças, algumas fatais, causadas pelas emissões dos meios de transporte.

Assim, resta evidente que o transporte coletivo é um dos principais instrumentos para promover a sustentabilidade em ambientes urbanos, seja nos aspectos econômicos, sociais e ambientais. Ele racionaliza o uso de energia e outros recursos, organiza as cidades, estruturando-as, e reduz os gastos públicos e privados com outros modos de mobilidade.

Projeto de Eletromobilidade

O Sistema de Transporte Coletivo com Acionamento Elétrico proposto deverá considerar as seguintes diretrizes gerais:

1. Integração com diferentes modais de transporte existentes e com os atuais corredores.
2. Capacidade de atração de parcela de usuários do transporte individual.



3. Redução das emissões de gases poluentes e dos efeitos da poluição sonora.
4. Atendimento das características de “serviço adequado”, nos termos da legislação em vigor, com apuração e avaliação de indicadores de qualidade, bem como com participação e controle social.
5. Garantia de acessibilidade, especialmente para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, idosos e gestantes, respeitando os direitos dos usuários.
6. Disponibilização de serviços complementares para os usuários, como atendimento e informação, internet gratuita, comércio nas estações e outras atividades, especialmente aquelas que permitam ao usuário aproveitar o tempo dispendido no transporte para aumento de sua produtividade pessoal.

7. Incorporação de tecnologias da informação, em função do aumento da eficiência operacional e da oferta de informação e serviços aos usuários em tempo real.
8. Utilização de energia oriunda de geração distribuída ao longo do itinerário ou área de abrangência, inclusive energia gerada pela própria estrutura do sistema a ser implantado.