

**20/09/2017 - Na Alemanha, receita das estações supera um bilhão de euros**

*Alemanha reforma estações para aumentar espaços para comércio e serviços, mantém redes de farmácia e padarias esse associa a redes internacionais de fast-food e cafés*

Casado com uma brasileira e pai de um garoto de sete anos que adora futebol, Oliwer Wittik trabalha na DB Station & Service é analista de Marketing da DB International (Deutsche Bahn), empresa estatal responsável por todo o sistema ferroviário da Alemanha.

A DB Station & Service é responsável pelas estações de trem de todo o país, emprega cinco mil pessoas e tem receita anual de 1,25 bilhão de euros. Ao visitar as estações de metrô de São Paulo e Rio, Wittik disse que ficou assustado em ver tantas áreas livres e tão poucos espaços usados para comércio e serviços. Em sua palestra: “Relevância e fatos-chaves das receitas não operacionais nas estações ferroviárias – um estudo de caso da Deutsche Bahn AG na Alemanha”, Wittik afirmou que é nas estações que a empresa ganha mais dinheiro. O Estado alemão é proprietário das estações e aluga todas as lojas para shopping center, bar, farmácia, café, restaurante, supermercado, padaria, lavanderia e entre tantos estabelecimentos. A empresa explora alguns como redes de padaria, farmácia, café, nas estações em todo o país. As empresas de fast-food empregam sistemas modernos de vendas e pagamento por internet com hora marcada e o cliente é atendido sem perda de tempo.

As colocações de Wittik foram feitas durante a conferência internacional realizada ontem (19/9) logo após a cerimônia de abertura da 23ª Semana de Tecnologia Metroferroviária, congresso – realizado pela Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Metrô – Aeamesp, acontece até sexta-feira (22/9), na Universidade Paulista – Campus Paraíso, em São Paulo.

Segundo ele, as lojas das estações funcionam 24 horas todos os dias do ano, enquanto o comércio tem horário regulamentado e só abre por cinco domingos por ano. As estações de Hamburg recebem 500 mil pessoas por dia, a de Frankfurt, 470 mil e a maior, de Berlin, recebe 1,3 milhão de pessoas, em viagens de longa distância ou conexão para outros países. Por isso, estas estações foram reformadas e ganharam shopping centers. E o passageiro ao sair do trem ou ao embarcar passa antes pelas lojas. Os estacionamentos das estações é explorado pela Contipack, outra empresa do governo, que fatura 9 milhões de euros ao ano. A empresa estimula os moradores dos bairros a deixarem os carros no estacionamento da

estação mais próxima para evitar congestionamentos.

A DB (Deutsche Bahn), que está presente em 140 países, já reformou as principais estações existentes na Alemanha visando o futuro, como em Stuttgart, Frankfurt e Munique.

O setor de Marketing e Eventos do grupo, segundo Wittik, produz uma revista de alta qualidade, que é distribuída aos passageiros com tiragem de um milhão de exemplares e quatro edições por ano.

### **França adota tramway e o constrói no Marrocos**

Com mais de 100 anos de existência, o metrô de Paris é dos mais antigos e completos e continua sendo ampliado. Mais uma linha deverá ser inaugurada no ano que vem. Seus efeitos na mobilidade urbana e no desenvolvimento nas proximidades das estações levaram as cidades médias francesas a adotarem esse meio de transporte que avançou para além do território europeu.

Casablanca, a capital do Marrocos, com 5 milhões de habitantes já opera a primeira linha inspirada no sistema de Paris, porém com recurso adicional do “tramway”, sistema alimentador dessa linha que é formado por um comboio de até 60 metros de comprimento que transporta em linhas férreas de superfície e transporta entre 300 e 400 passageiros ou de 12 a 15 mil por hora. No Brasil esse sistema, chamado de VLT – Veículo Leve sobre Trilhos funciona desde o ano passado no Rio de Janeiro ligando a região central com o Porto Maravilha, área reurbanizada para as Olimpíadas Rio’2016.

Em Casablanca, o tramway interliga os bairros mais afastados às estações do metrô, que termina no centro da cidade. Ethiene Lhomet, diretor da empresa de consultoria DVDH (Des Villes e Des Hommes), descreveu sobre a “Articulação Urbanismo-Transportes e a Proposta Francesa de Desenvolvimento Urbano Através dos Trilhos”. Ele mostrou que tanto nas cidades médias francesas, como Bordeaux, e Casablanca e Rabat, segunda cidade marroquina, os tramways atraíram em torno de suas estações uma série de serviços e edifícios de moradia e de escritórios, dispensando as viagens até o centro das cidades.

“Bordeaux, minha cidade natal, tem uma linha de trem-bala ligando a Paris numa distância de 600 quilômetros. A estação de trem, que já existia do sistema de anterior, foi renovada e

dotada de estacionamento, ganhou áreas verdes e shopping-center, museu, além de edifícios comerciais. A área no entorno ganhou novo panorama e o que antes eram construções antigas, de estilo germânico, agora ficou arejada, passou a atrair moradores e oferecer empregos e serviços”. Em Bordeaux as linhas de tramway somam 66 quilômetros, foram construídos em doze anos a um custo de 25 milhões de euros. Para isso foi criada uma empresa com recursos do governo e que administra o sistema e os imóveis que são alugados e contribuem para cobrir os custos e recuperar o investimento.

Em Rabat, o tramway custou 20 milhões de euros, os veículos que rodam silenciosos a 20 km/h têm 60 metros de comprimento com seis a oito passageiros por metro quadrado. No trânsito, o veículo tem preferência sobre automóveis e pedestres, que param porque o farol fecha assim que ele se aproxima.

“Esse sistema mostra que o transporte público é a espinha dorsal de uma área da cidade e traz serviços e valorização. As cidades, antes feitas para os automóveis, passou a ser do transporte público associado a bicicletas, pedestres, convivendo com táxi, Uber de preferência elétricos”.

Na sua 23ª edição, a SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA, realizada pela Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Metrô – AEAMESP é considerada o mais importante congresso técnico do setor de transporte metroferroviário do País. Durante quatro dias de evento, técnicos das operadoras, representantes do governo, dirigentes empresariais e profissionais do setor debatem questões importantes relacionadas à mobilidade urbana nas cidades e transporte sobre trilhos.

Confira a programação completa: <http://www.aeamesp.org.br/23semana/programacao/>

Serviço

23ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA e METROFERR Lounge Experience

Data: 19 a 22 de setembro de 2017

Horário dia 19: 14 às 17h30

Horário dias 20 a 22: 9h00 às 17h40

Local: Universidade Paulista – UNIP – Campus Paraíso

Endereço: Rua Vergueiro, 1.211, São Paulo/SP