

Sistema Inteligente de Transporte: é preciso padronizar as normas

Por Ricardo Simões, gerente de produtos da Perkons e membro do Comitê de ITS da ABNT

A eficácia de todas as ações de gestão de trânsito deve-se ao uso integrado de diferentes tecnologias para controle e melhoria da mobilidade, denominado convencionalmente de *Intelligent Transport System (ITS)*. O tempo ideal para uma pessoa esperar no ponto de ônibus, sistemas de comunicação entre o transporte coletivo e os terminais, parâmetros para que uma rodovia seja inteligente e quais equipamentos são necessários para isso, esses são alguns exemplos de aplicação do Sistema Inteligente de Transporte.

As possibilidades para empregar o ITS para melhorar o cotidiano das pessoas e tornar as cidades mais inteligentes são muitas. Mas para que todas as ferramentas funcionem juntas há a necessidade de regulamentar os parâmetros.

Quando as ferramentas não têm compatibilidade para troca de dados perde-se grande potencial de gestão e o sistema não é eficaz. Na prática é o que ocorre hoje no país. Cada empresa faz a sua solução e há baixa ou nenhuma integração entre sistemas de fabricantes distintos. Por exemplo, se um órgão adquirir câmeras de monitoramento de dois fornecedores, em diferentes licitações, cada uma delas será operada por um software independente. Para ter uma gestão integrada seria necessário um único sistema que recebesse e enviasse dados a todas as câmeras sob a responsabilidade do órgão. Se os equipamentos forem desenvolvidos com base em um protocolo de normatização que permita a interação, será possível estabelecer pontos de comunicação para potencializar o programa de monitoramento como um todo.

No Brasil, é a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), que é formalmente responsável pelas normas de ITS. Para isso, ela organizou um comitê de estudos especiais para tradução e

adaptação das regras já existentes em outros países para a realidade brasileira.

No entanto, mesmo a responsabilidade sendo efetivamente da ABNT, que é quem define as regras, protocolos e padrões a serem seguidas no Brasil, há muitas iniciativas isoladas discutindo o mesmo tema, focadas em tecnologias específicas, sem a preocupação de criar um padrão universal.

Enquanto as iniciativas forem paralelas e não convergirem, ainda que haja regras, serão aplicáveis somente para uma área do ITS. Isso demonstra a importância do trabalho do comitê de estudos especiais da ABNT ao reunir participantes, de empresas e departamentos públicos, para debater e executar o trabalho da maneira mais rápida e satisfatória, considerando todos os aspectos que envolvem a discussão.

Por isso é de suma importância o engajamento do tema em um único fórum, visando aproveitar as diversas opiniões e produzir resultados mais efetivos e eficazes.

O tema é amplo, contempla muitas especificações e envolve as ações de vários países, uma iniciativa que começou há muito tempo - desde 1992 -, e que ainda não foi finalizada. Enquanto a normatização não é definida, deixamos de explorar o potencial e as funcionalidades que podem tornar as cidades mais amigáveis, dinâmicas e eficientes através da disponibilização de informações. Especificamente na área de trânsito, o usuário das vias é o maior prejudicado, ao trafegar por avenidas e rodovias que poderiam ter sinalização interativa, por exemplo. Perde o transporte coletivo em atratividade, que poderia disponibilizar ao seu usuário mais informações sobre o trajeto dos ônibus, por exemplo.