Projeto de competitividade com implantação do "benchmarking" como ferramenta de planejamento estratégico na área de interesse transporte e trânsito.

AUTORES
Marcelo José Vieira Oliveira[1]; Rodolfo Cesar Villa do Miu[1]; Marineide de Jesus Nunes[1].

[1] Emdec – Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S.A. – Diretoria de Desenvolvimento e Infraestrutura Viária – Gerência de Gestão e Transporte Público – Departamento de Remuneração e Indicadores da Mobilidade
Rua Dr. Salles Oliveira, 1028 – Vila Industrial – Campinas / SP – CEP 13.035-270 – Tel. (19) 3772-4226 / 3772-4049 – www.emdec.com.br

1. RESENHA

Medir é importante: "O que não é medido não é gerenciado". *Benchmarking* é o acompanhamento sistemático e comparativo do desempenho de Campinas em relação às 50 cidades acima de 400 mil hab., a fim de identificar os projetos mais bem sucedidos no país e orientar os aperfeiçoamentos de nossas ações.

2. PALAVRAS-CHAVES: Medir, identificar, orientar e desempenho.

3. INTRODUÇÃO

A Prefeitura de Campinas utiliza, em parceria com a FIPE – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, uma importante ferramenta de gestão, que é o estudo comparativo dos principais indicadores sociais das 50 mais populosas cidades do país (acima de 400 mil habitantes), onde estão inseridos os 14 municípios com mais de 1 milhão de habitantes.

Denominado PICC – Projeto de Indicadores de Competitividade de Campinas, é composto por um banco de dados que permite, através desses indicadores, comparações analíticas das próprias fragilidades das áreas de interesse do município, e a incorporação das melhores práticas de outros.

A Setransp – Secretaria Municipal de Transportes de Campinas, através da Emdec – Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S.A., é o órgão gestor do PICC nas áreas de Transporte e Trânsito.

O *Benchmarking*, na sua essência, é o acompanhamento sistemático e comparativo do desempenho de Campinas frente às outras 49 cidades usadas como referência, a fim de identificar as políticas municipais exitosas do país e visando orientar os aperfeiçoamentos de nossas ações e a criação de uma rede de inteligência de gestão municipal do Trânsito e Transportes.

As 50 cidades participantes, em ordem alfabética, são: 1. Ananindeua (PA); 2. Aparecida de Goiânia (GO); 3. Aracaju (SE); 4. Belém (PA); 5. Belford Roxo (RJ); 6. Belo Horizonte (MG); 7. Betim (MG); 8. Brasília (DF); **9. Campinas (SP)**; 10. Campo Grande (MS); 11. Campos dos Goytacazes (RJ); 12. Caxias do Sul (RS); 13. Contagem (MG); 14. Cuiabá (MT); 15. Curitiba (PR); 16. Duque de Caxias (RJ); 17. Feira de Santana (BA); 18. Fortaleza (CE); 19. Goiânia (GO); 20. Guarulhos (SP); 21. Jaboatão dos Guararapes (PE); 22. João Pessoa (PB); 23. Joinville (SC); 24. Juiz de Fora (MG); 25. Londrina (PR); 26. Maceió (AL); 27. Manaus (AM); 28. Mauá (SP); 29. Natal (RN); 30. Niterói (RJ); 31. Nova Iguaçu (RJ); 32. Osasco (SP); 33. Porto Alegre (RS); 34. Recife (PE); 35. Ribeirão Preto (SP); 36. Rio de

Janeiro (RJ); 37. Salvador (BA); 38. Santo André (SP); 39. Santos (SP); 40. São Bernardo do Campo (SP); 41. São Gonçalo (RJ); 42. São João de Meriti (RJ); 43. São José do Rio Preto (SP); 44. São José dos Campos (SP); 45. São Luís (MA); 46. São Paulo (SP); 47. Sorocaba (SP); 48. Teresina (PI); 49. Uberlândia (MG); 50. Vila Velha (ES).

Em 2011 serão incluídas mais cidades dentre elas: Mato Grosso do Sul (MS), Jundiaí (SP), Maringá (PR), Pelotas (RS), Porto Velho (RO), Montes Claros (MG), Florianópolis (SC), Serra (ES) e outras.

Preliminarmente, estão sendo utilizados 03 (três) indicadores de competitividade do Transporte, com o histórico de 2004 a 2009, conforme abaixo:

- 1 - Passageiros Diários Transportados / Total da População x 100 (%);
- 2 - Gratuidades Diárias / Número Diário de Passageiros Transportados x 100 (%);
- 3 - Taxa de Motorização (População / Frota de Veículos).

Avançando mais, em paralelo a esse objetivo, temos o propósito de compartilhar experiências com outras prefeituras, criando assim uma rede de inteligência de gestão municipal. Para isso agregou-se ao Projeto Competitividade o lançamento na web do Fórum de Debates e do Portal de Indicadores de Competitividade de Campinas.

O objetivo do Fórum de Debates é tornar o contato entre os gestores e técnicos da área mais ágil, eliminando-se a burocracia. Este é um instrumento de comunicação direta, permanente e sustentável. As constantes trocas de experiências dos gestores e técnicos podem apresentar soluções para os problemas dos Transportes e Trânsito na sua cidade.

O Portal de Indicadores está disponível aos secretários e técnicos de transportes para lançamentos dos seus próprios indicadores. Eles, em conjunto, constituem um verdadeiro *network* para o compartilhamento de experiências entre as 50 prefeituras.

O endereço eletrônico do Portal é ***http://picc.campinas.sp.gov.br*** e nele, dentre todas as consultas possíveis, também pode-se efetuar o cadastramento de acesso ao Fórum ***http://forum-indicadores.campinas.sp.gov.br***.

4. DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS

Em Campinas, até 2004, o SIT – Sistema Integrado de Transporte Coletivo era caótico. Como sistema integrado só tinha o nome, já que sua ineficiência e desorganização levava “perueiros” do sistema alternativo e ônibus do sistema convencional a disputarem animalescamente, ponto a ponto os passageiros do transporte público, numa concorrência predatória ao SIT.

A partir de 2005, o planejamento do transporte coletivo foi totalmente estruturado na sua reorganização institucional, econômica, operacional e espacial; adicionou-se ainda a aplicabilidade de instrumentos jurídicos que alteraram o sistema de permissão para o sistema de concessão. Renovação da frota e melhor pontualidade permitiram que mesmo com a crescente frota de veículos, principalmente de motocicletas, houvesse um aumento continuado do número de Passageiros Transportados na rede de transportes, agora integrada. Destaca-se a implantação do Bilhete Único, que através da mudança de conceito possibilitou a cobrança não mais por passagem, mas sim pelo tempo de utilização do sistema de transportes, propiciando ao usuário significativa economia.

Atualmente, nos dias úteis e aos sábados, o tempo para integração é de 1:30 hs, e aos domingos, 2:00 hs, suficiente para o atendimento da origem-destino de todos os usuários do sistema, que podem realizar até 03 integrações pagando somente o preço de 01 passagem, hoje correspondente a R$ 2,85.

No Projeto de Competitividade, no ranking das 14 cidades do Brasil com mais de 1 milhão de habitantes, Campinas ocupava em 2005 o 11º lugar e, em 2009, o 3º lugar na quantidade de passageiros transportados/população (Fig.1).

A tendência geral da Taxa de Motorização (habitantes/veículo) nessas 14 cidades é decrescente, ou seja, o crescimento de frota é superior ao da população. Campinas, em 2009 (1,64) e em 2010 (1,55), ocupou o 3º lugar, abaixo apenas de Goiânia (1,59 e 1,49) e Curitiba (1,55 e 1,40), respectivamente 2º e 1º lugares.

POSIÇÃO RELATIVA – 14 MAIORES CIDADES – % DIÁRIO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS/POPULAÇÃO

cidade \ ano	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Porto Alegre	1	1	1	1	1	1	
São Paulo		2	2	2	2	2	
Campinas	9	11	8	4	3	3	1
Belém	2	3	5	3	6	4	
Goiânia	4	5	3	5	5	5	
Salvador	3	4	4	6	4	6	
Belo Horizonte	5	6	6	7	7	7	
Manaus	8	10	11	11	11	8	
Rio de Janeiro	7	9	9	9	9	9	
Curitiba	6	7	7	8	8	10	
Brasília		13	14	13	13	11	
Fortaleza	10	12	12	12	12	12	
Guarulhos	11	14	13	14	14	13	
Recife		8	10	10	10		

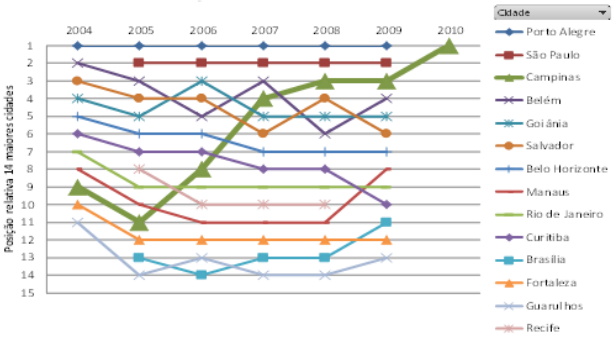

Fig.1

12 MELHORES NO RANKING DAS 50 CIDADES – TAXA DE MOTORIZAÇÃO (HABITANTES/FROTA)

Cidade	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Curitiba	1	1	1	1	1	2	1
São José do Rio Preto	4	4	5	3	4	4	2
Goiânia	2	2	2	5	4	3	3
Ribeirão Preto	3	3	3	2	2	2	4
Campinas	6	5	5	5	5	5	5
Santo André	6	6	6	6	6	6	6
São Bernardo do Campo	10	11	11	11	11	12	7
Londrina	8	7	8	9	10	10	8
São Paulo	8	9	9	7	7	7	10
Santos	9	9	8	9	8	8	10
Belo Horizonte	15	15	15	16	14	14	11
Sorocaba	13	14	13	13	13	13	12

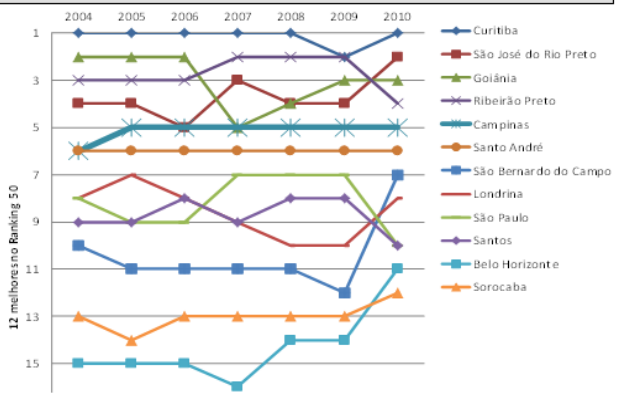

Fig.2

A ampliação do número de indicadores no PICC permitirá aos técnicos uma análise mais qualitativa de resultados imediatos e estabelecer metas mais ambiciosas quando comparado com indicadores dos países do primeiro mundo. Sugerimos a incorporação de novos indicadores, voltados as estatísticas dos acidentes de trânsito, mas para isso é imprescindível que o Portal e o Sistema RENAEST – Registro Nacional de Estatísticas de

Acidentes de Trânsito (sob a coordenação do DENATRAN, criado pela Resolução nº 208, de 26 de outubro de 2006, para ser a base nacional de estatísticas de acidentes de trânsito), estejam com os dados disponíveis. O site passa há muito tempo por manutenção, o anuário disponível é de 2008 e seus dados ainda estão sujeitos a alteração. Em contrapartida, o indicador de Taxa de Motorização, que relaciona população e frota de veículos, pode ser extraído de imediato pelas fontes do IBGE e DENATRAN.

5. CONCLUSÕES

Apesar de encontrarmos alguns entraves na captura das informações para obtenção dos indicadores, devido à indisponibilidade de um banco de dados nacional que contemple as quantidades de passageiros e gratuidades transportadas por cidades, entre outros, o que exige dos técnicos a formação de cadastro, solicitações por ofício, contatos telefônicos, e-mails, faxs para as cidades participantes, severo acompanhamento e considerável custo, pode-se afirmar que o Projeto de Competitividade completa seu 2º ano com envolvimento de mais de 82% das cidades participantes e com resultados excelentes, a tal ponto que em 2011, em atendimento a várias solicitações, já foi ampliado de 50 para 80 cidades participantes, com população acima de 300 mil habitantes.

Também terá início neste ano o processo de padronização e qualidade dos dados informados por algumas cidades, a começar pelos tipos de gratuidades dos beneficiários do Transporte Coletivo. As várias maneiras diferentes de cálculo de um mesmo indicador às vezes adotadas pelos municípios tem sido um fator prejudicial às análises e comparativos.

Com efeito, o Portal do Projeto de Competitividade permite aos técnicos, através de classificações, planejar estrategicamente, buscar as melhores soluções para os problemas e implantar em suas cidades projetos e políticas públicas que qualifiquem ainda mais o Transporte Coletivo, com eficácia e velocidade, componentes imprescindíveis a uma ótima gestão.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Prefeitura Municipal de Campinas. **Indicadores de Competitividade de Campinas**. Campinas, 2011.

EMDEC – Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S.A. **Transporte Coletivo Urbano. InterCamp – Sistema Integrado de Transporte Coletivo de Campinas**. Disponível em < www.emdec.com.br>.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **População**. Disponível em <http://www.ibge.gov.br>.

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito. **Frota dos Municípios**. Disponível em <http://www.denatran.gov.br>.