

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 8

Mobilidade urbana e de seu interesse

Rogério Soares da Silva (*)

O crescimento global da população vem atingindo índices cada vez maiores nos grandes centros urbanos, destacando a importância, cada vez mais do transporte coletivo preferencial nas vias de circulação, a fim de oferecer melhor fluidez no trânsito e melhor qualidade de vida para a população. A concentração urbana, associado ao desenvolvimento dos pólos industriais, desenvolvimento tecnológico e o êxodo rural, intensificou-se o processo de ocupação urbana de forma desordenada, gerando um perfil de ocupação marcadamente horizontal e extensivo, onerando diretamente os serviços públicos, em especial o transporte coletivo urbano (Ferraz & Torres, 2001).

Devido ao caos viário dos principais centros urbanos, o sistema de transporte de passageiros das principais capitais brasileiras vem apresentando deficiências, principalmente no que se refere à velocidade, qualidade, confiabilidade e competitividade com o transporte individual (NTU, 2011).

Em especial, na década de 40, circulavam na capital Capixaba cerca de 3000 automóveis, sendo que a população girava em torno de 45.212 habitantes (IBGE, 2003).

Entre 1970 e 1980 ocorreu um elevado crescimento populacional, principalmente nos municípios que integram a Região Metropolitana da Grande Vitória: Cariacica, Serra, Vila Velha, Vitória e Viana. A população passou de 385.000 para 700.000 habitantes no período (IBGE, 2003).

Com o crescimento urbano desordenado, a Grande Vitória, hoje RMGV, experimentou uma transformação no uso e ocupação do solo urbano, que desarticulado de uma política de transportes coletivos tem provocado um aumento nos custos de operação e prejudicado a prestação dos serviços públicos de interesse comum, como o transporte coletivo por ônibus (RODRIGUES, 2001, p. 9).

Infelizmente, esta é uma realidade brasileira e também de muitas outras cidades pelo mundo afora. O crescimento das cidades e a descentralização de suas atividades são responsáveis pelos deslocamentos cada vez mais longos e demorados das pessoas. A falta de prioridade para o transporte público tem ocasionado grandes engarrafamentos nas cidades, prejudicando a mobilidade urbana, reduzindo a disponibilidade do indivíduo de estar em família, contribuindo para o stress e perda de produtividade (NTU, 2011).

O Pesquisador do IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada), professor Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho afirma que o governo é responsável por este problema, pois de acordo com o pesquisador, nos últimos anos, o transporte coletivo não teve incentivos, principalmente quando comparado os aumentos dos combustíveis (diesel x

gasolina). Isso contribui para o aumento das tarifas e conseqüentemente, exclusão dos menos favorecidos, conclui o professor. Vejamos sua entrevista à repórter Flávia Villela, *Agência Brasil*:

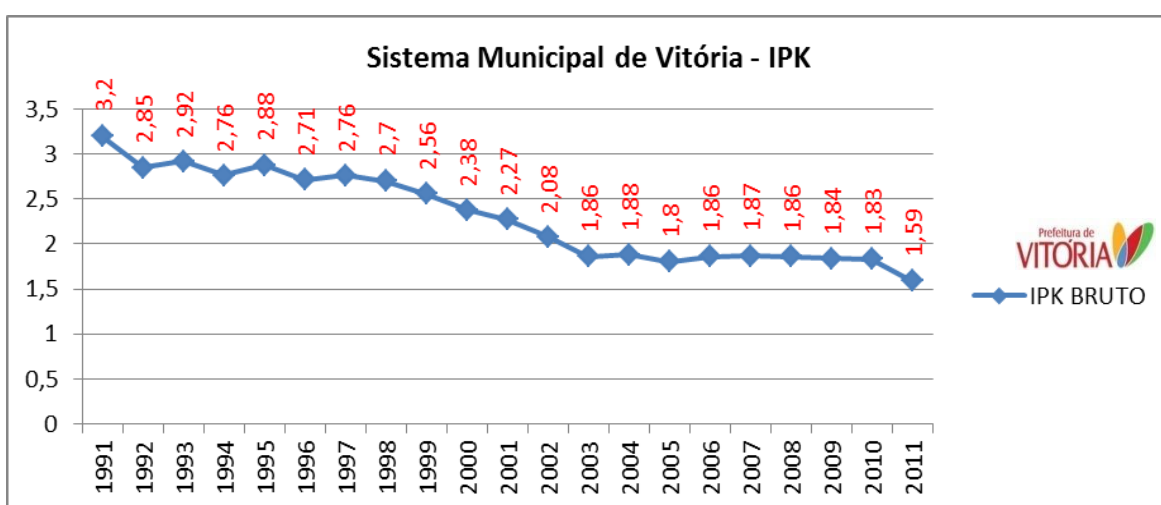
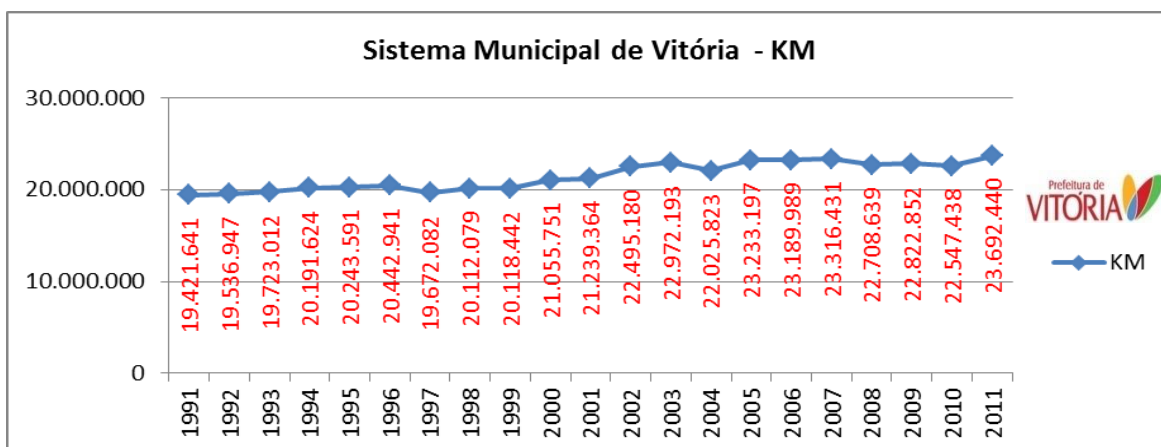
“A política de combustíveis também contribuiu para o encarecimento do transporte público, pois, segundo o estudo, os ônibus movidos a diesel estão em 85% dos municípios do país e são o principal meio de transporte de massas nas grandes cidades. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o preço do óleo diesel subiu 50% a mais que o da gasolina nos últimos 10 anos.

“Cerca de 8% do diesel consumido no Brasil vai para o transporte público. Acho que é possível subsidiar a compra de diesel para esse setor e, assim, baratear as passagens...”.

De acordo com a (NTU, 2011), a facilidade de crédito tem contribuído fortemente para os congestionamentos das cidades, pois cada vez mais vem aumentando o número de transportes individuais, motivados pelas facilidades de comprar automóvel. Toda esta evolução trouxe à tona a importância de se pensar na mobilidade urbana sustentável, dando prioridade ao transporte público de passageiros em detrimento do individual, culminando no sistema mundialmente conhecido como BRT (Bus Rapid Transit), pois a exemplos de outras cidades como Bogotá na Colômbia, que é apontado como a melhor solução para o transporte, pois seu custo é dez vezes menor que do metrô e sua velocidade supera três vezes a do automóvel desafogando os grandes centros urbanos, onde apenas um único veículo do BRT é capaz de retirar 70 (setenta) automóveis das ruas, transportando cerca de 40.000 passageiros por hora, por sentido, contribuindo assim para a fluidez do trânsito e conseqüentemente com a pontualidade e confiabilidade do sistema de transporte público. De acordo com o órgão, outro fator favorável ao BRT é a sustentabilidade, pois ele reduz consideravelmente a emissão de CO² na atmosfera sem falar na segurança com a redução do número de acidentes.

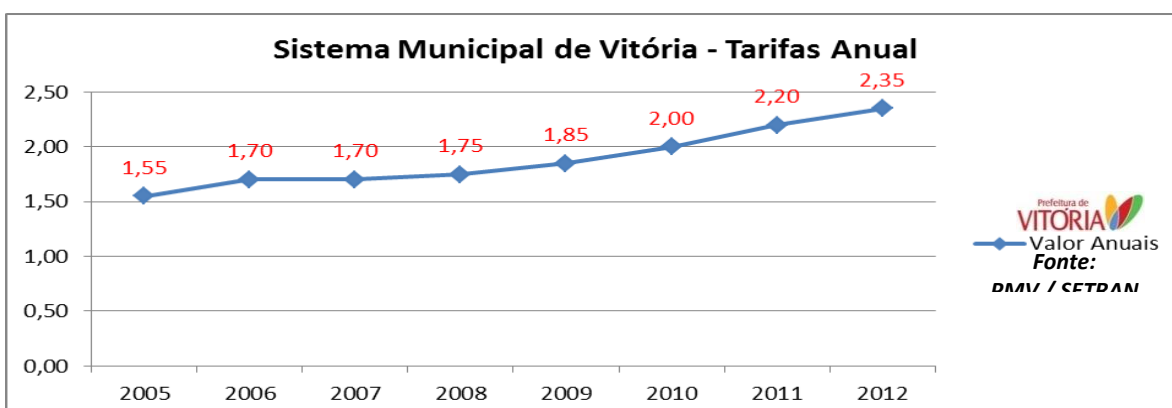
Em se tratando de transporte coletivo por ônibus, o Sistema Municipal de Vitória, objeto deste estudo, é responsável por 23% das 832 mil viagens feitas diariamente pelos moradores do município, segundo pesquisa de Origem/Destino (O/D Domiciliar), realizada em 2007. A maior parte das pessoas, cerca de 41%, utiliza o ônibus para trabalhar, enquanto 25,3% o faz por motivo de estudo (PMV, 2008).

O sistema Municipal de Vitória conta com 56 linhas de ônibus distribuídas em 342 veículos, e transporta cerca de 120 (cento e vinte) mil passageiros por dia. Este sistema já está sentindo os efeitos da falta de priorização para o transporte coletivo, pois nos últimos anos, conforme pode ser verificado nos gráficos mostrados adiante, o IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro) teve uma queda de mais de 64% (sessenta e quatro por cento) de 1991 a 2011. Outro indicador fortemente impactado foi a quilometragem produtiva, que no mesmo período, teve um incremento de 22% (vinte e dois por cento), sem o devido aumento de demanda, que teve uma queda de quase 50% (cinquenta por cento). Esta relação é degradante e gera insatisfação dos stakeholders, bem como o desequilíbrio econômico financeiro do sistema (PMV, 2011). Vejamos os gráficos abaixo:



Vale ressaltar que as informações acima apresentadas são de um sistema Municipal, que a cada dia tem perdido demanda para o sistema Metropolitano, principalmente pelo fato deste último ser integrado e oferecer maior flexibilidade aos usuários. Por este e outros motivos, estuda-se a possibilidade de integração dos dois sistemas, tornando-se único para toda Região Metropolitana.

Abaixo, mostramos um outro gráfico com informações da evolução tarifária do sistema de Transporte de Vitória. Como pode ser visto, a tarifa também sofreu uma alta considerável nos últimos sete anos. Muito embora a correção da tarifa seja importante para o reequilíbrio do sistema, tal situação afugenta cada vez mais os usuários, que migram para outros modais (bicicleta, a pé, etc.) (SETRAN - PMV, 2012), vejamos:



Por tratar-se de sistema municipal, que se limita em operar apenas na capital, competindo com o Metropolitano, o usuário acha a tarifa deste sistema muito cara, principalmente pela questão da flexibilidade, motivo este que tem levado a migração destes usuários.

5 – CONCLUSÃO

O sistema de transporte coletivo por ônibus vem se mostrando uma das opções mais viáveis para o transporte de massa, principalmente pelas suas características de flexibilidade e custo, incorporando nos últimos anos tecnologias eficientes de operação e gestão. Exemplo disso é a bilhetagem eletrônica, BRT, etc. O sistema da Região Metropolitana da Grande Vitória – RMGV, apresenta uma adequada estrutura da Gestão Institucional, com caráter metropolitano, motivo este que o sistema ora estudado vem perdendo demanda para este.

As atividades de planejamento e gestão são vitais para garantir a qualidade e eficiência do serviço de transporte público urbano. Independente da operação do transporte ser realizados por empresas privadas ou públicas, o planejamento e gestão por parte do poder público, sempre priorizando o transporte de massa, é um fator muito importante para salvaguardar os interesses de todos os stakeholders.

() Rogério Soares da Silva, Graduado em Administração com ênfase em Análise de Sistema, Pós Graduado em Gestão Empresarial e em agosto de 2012 concluiu MBA Executivo em Gestão de Negócios com Foco em Transporte pelo IBMEC. Assistente Operacional Viação Tabuazeiro LTDA.*

6 – Referências bibliográficas

ANTP -Tarifas de Transporte – histórico

<http://portal1.antp.net/site/simob/Lists/trfs/tarifas.aspx> Acessado em 27 de outubro de 2013;

Apostila do Curso – NTU – MBA Executivo em Gestão de Transporte Foco em Transporte – Disciplina: Mobilidade Urbana – Professor, Ribeiro, Carlos Henrique – 2011;

Anuário NTU Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano 2002 / 2003;

Ceturb/GV (2011) Pesquisa de Opinião Qualitativa;

FERRAZ, A. CLÓVIS PINTO; TORREZ I. GUILLERMO ESPINOZA. **Transporte Público Urbano**. São Carlos: Rima, 2001;

GALHARDI, Eurico; PACINI, Paulo e NEVES, Isabella Verdolin. Conduzindo o Progresso – A História do Transporte e os 20 anos da NTU;

IPEA (2011) Sistemas de Indicadores de Percepção Social – Mobilidade Urbana. < www.ipea.gov.br > Acessado em 27 de outubro de 2013;



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Periódico de planejamento de curto, médio e longo prazos para o serviço de transporte público de passageiros da Região Metropolitana da Grande Vitória – CETURB-GV, Outubro 2002;

PMV/SETRAN - ônibus frota municipal -
<http://www.vitoria.es.gov.br/setran.php?pagina=frotamunicipal> – Acessado em 27 de outubro de 2013;

RODRIGUES, Maria Goreti Cypriano. Evolução do Sistema de Transporte Coletivo na Região Metropolitana da Grande Vitória – TRANSCOL. Vitória, 2001;

GALHARDI, Eurico; PACINI, Paulo e NEVES, Isabella Verdolin. Conduzindo o Progresso – A História do Transporte e os 20 anos da NTU.