

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 9

Benchmarking como ferramenta estratégica para o plano de mobilidade urbana nos municípios brasileiros

Cleydner Marques de Magalhães Maurício (*)

RESUMO:

Este artigo fornece uma proposta para a implantação do Plano de Mobilidade Urbana – PMU, baseado no *benchmarking*. As cidades cresceram, na maioria dos casos, sem planejamento, o que tem proporcionado enormes congestionamentos, dificultando a mobilidade das pessoas. O artigo foi produzido, por meio de pesquisa bibliográfica. Para que o PMU seja eficiente, propomos a identificação das melhores práticas de mercado - benchmarking, executadas em cidades modelos no sistema de transporte.

1. INTRODUÇÃO.

A Revolução Industrial proporcionou um acentuado crescimento das cidades e essas ganharam cada vez mais importância no cenário mundial. Segundo o Fundo das Nações Unidas, no seu relatório “*Situação da População Mundial 2011*”, 87% da população brasileira vive em zona urbana. É necessário planejar as cidades, proporcionando aos habitantes uma melhor mobilidade.

Nos centros urbanos, observamos que os espaços estão cada vez mais ocupados por veículos, em função de que nas cidades existe um maior fomento à produção, ao trabalho e ao lazer, possibilitando vantagens e oportunidades, bem como problemas e desafios para a vida urbana. A esse respeito manifestou-se ALVES et al.(2012), afirmando que as políticas de priorização do transporte público são necessárias, para garantir cidades mais sustentáveis.

Entre outras coisas, esta eficiência pode se traduzir em uma maior taxa de ocupação dos veículos, evidentemente com uma lotação não excessiva, compatível com padrões razoáveis de conforto para os usuários.

Na perspectiva de Vasconcellos (1995), com a expansão das cidades para áreas mais distantes tornou-se cada vez mais difícil deslocar-se por meio não motorizado. O crescimento populacional e a ocupação do solo nas áreas centrais forçou a população a procura de áreas mais distantes do centro urbano, gerando distâncias médias que não podem ser percorridas a pé ou de bicicleta.

Dessa forma, a dependência do transporte motorizado tornou-se inevitável em cidades médias e grandes. Esta dependência exige que o transporte motorizado esteja disponível em termos físicos e econômicos, o que implica no planejamento da oferta e da operação destes meios de transporte.

Diante desse cenário, notamos que o livre mercado não propiciaria condições perfeitas para alocar bens e serviços nos espaços urbanos, requerendo do Estado uma intervenção (regulamentação) para melhorar o sistema. Essas imperfeições impedem que se atinja o nível máximo de eficiência – *Ótimo de Pareto* – ocorrendo, então, as chamadas falhas de mercado.

Martins (2007) destaca que no caso dos serviços dos transportes, a participação da iniciativa privada na provisão dos serviços é essencial, mas esse fato exige que o gestor público, exerça papel regulador, em um mercado passível de falhas.

2. A UTILIZAÇÃO DO BENCHMARKING NA CONSTRUÇÃO DO PMU.

A regulação econômica tem as suas origens nas imperfeições do mercado. Segundo a teoria econômica, o modelo de concorrência perfeita retrata a existência de um equilíbrio concorrencial perfeito, no qual os consumidores maximizam os seus níveis de satisfação e, simultaneamente, os produtores maximizam os seus benefícios (COSTA E SOUSA, 2011).

No que se refere à mobilidade urbana estamos vivenciando, salvo raríssimas exceções, congestionamentos no trânsito, o que provoca um aumento no tempo de viagem dos usuários, comprometendo o desenvolvimento do país. Nesse contexto, se faz necessário cada vez mais a participação do Estado, como Instituição reguladora do sistema.

A despeito desses problemas, o atual governo brasileiro sancionou a Lei nº 12.587, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Essa é uma forma de regulamentar, pois “força” o planejar do sistema de transporte nas cidades brasileiras, com mais de 20 mil habitantes. Até 2015 todos os municípios terão que elaborar o Plano de Mobilidade Urbana - PMU. O PMU deve compor o pensar no transporte de forma estratégica e integrada.

Observando a estratégia pela ótica de MINTZBERG e QUINN (1991), em que, estratégia “é um modelo ou plano que integra os objetivos, as políticas e as ações sequenciais de uma organização, em um todo coeso”, acreditamos que os municípios brasileiros devem elaborar suas estratégias, com objetivo geral de proporcionar melhoria na mobilidade urbana em consonância com a União.

O Plano de Mobilidade Urbana a ser implantado pelos municípios será um dos pilares para captar usuários, garantindo a rentabilidade desse segmento. Segundo informações da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), publicada no G1 São Carlos e Araraquara, nos últimos 10 anos, ocorreu uma redução de 37% no número de passageiros de ônibus e um aumento de 88% no número de veículos circulando nas ruas. A baixa qualidade do transporte coletivo e as isenções de impostos para a compra de carros contribuíram para essa realidade.

Os Indicadores de Mobilidade Urbana da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - Pnad 2012, divulgado pelo IPEA, sugerem a criação de novas políticas públicas que

venham a beneficiar os deslocamentos das pessoas com maior vulnerabilidade socioeconômica.

A pesquisa demonstra também, que uma grande parte da população ainda não tem veículos privados. E, se o Governo Federal continuar com políticas de incentivo ao transporte individual, como a redução de impostos, aumento do crédito (via financiamento), teremos uma piora, nos próximos anos, provocada pelas *externalidades negativas* do transporte individual, tais como: congestionamentos, elevado consumo de combustível, poluição atmosférica, dentre outras.

Questionamentos são feitos sobre que ações estratégicas seriam mais eficientes, se convivemos com diferentes “*Brasis*”. Cidades com características diferenciadas socialmente, economicamente e geograficamente integram nosso território. Vivenciamos, atualmente, uma situação muito particular, em que praticamente todas essas capitais apresentam dificuldades em oferecer um transporte público de qualidade.

A oferta inadequada de transporte coletivo, além de prejudicar a parcela mais pobre da população, estimula o uso do transporte individual, que aumenta os níveis de poluição e congestionamentos. Esses, por sua vez, drenam mais recursos para a ampliação e construção de vias. O uso ampliado do automóvel favorece a dispersão das atividades na cidade, espalhando-a, o que dificulta a acessibilidade urbana por aqueles que dependem unicamente do transporte coletivo (ARAÚJO, 2011).

Diante desse cenário desolador, a resposta encontrada para reverter essa situação é a adoção do Plano de Mobilidade Urbana - PMU construído sobre os alicerces do *Benchmarking*. O Gestor Público deve adotar o *benchmarking*, como uma ferramenta, efetuando pesquisas, pontuando as melhores ações praticadas nas cidades espalhadas pelo mundo. É necessário identificar não só as melhores práticas, mas também incorporar ao modelo as semelhanças econômicas, sociais e demográficas existentes.

Dessa forma, conheceremos diferentes maneiras de lidar com problemas, que se assemelham, aperfeiçoando os serviços de transportes, sem esquecer de proporcionar o equilíbrio econômico-financeiro para as empresas operadoras do sistema.

É preciso lembrar, que em um processo de *benchmarking* devemos direcionar nossas ações a procura de diversas cidades, cada uma com um modelo de referência. Assim, podemos encontrar a cidade “A”, que é referência em ciclovias, já a cidade “B”, em bilhetagem eletrônica, a cidade “C” em tarifa, e assim sucessivamente.

A escolha das cidades me parece ser outra questão extremamente relevante, pois deve existir uma maior correlação possível, entre as variáveis de aspectos econômicos, demográficos e sociais das cidades modelos, com aquelas que buscam a construção de um PMU eficiente.

O *benchmarking* deve também ser utilizado pela União, na busca de alternativas de financiamento para o transporte coletivo urbano, semelhante aos modelos utilizados por países desenvolvidos. Tarifas subsidiadas atrairão um maior número de usuários para o sistema que é extremamente dependente do número de pessoas e da quantidade de vezes que o utilizam (ALVES, 2012).

3. CONCLUSÃO.

Considerando o ambiente em que vivemos de um modelo econômico misto, em que prevalece a livre economia de mercado, com participação do Estado, regulando determinadas atividades, dentre elas o serviço de transporte urbano, observamos a existência do Plano de Mobilidade Urbana, oriundo da Lei nº 12.587 sancionada em janeiro de 2012.

A construção do Plano de Mobilidade Urbana - PMU e a sua efetiva implantação nos municípios brasileiros está condicionada à existência de um modelo de atuação voltado para a aplicação do *benchmarking*. Sem esquecer os aspectos econômicos, sociais e demográficos de sua região, o Gestor Público deve observar a necessidade de que o modelo escolhido que apresente uma correlação com o município estudado. Uma firme determinação política também é essencial para executá-lo, modificando o atual cenário dos municípios brasileiros.

Alocação eficiente dos recursos escassos deve ser conduzida pela coerência entre o Plano e a realidade do município. Que interesses coletivos prevaleçam, em detrimento dos individuais, permitindo assim, o estabelecimento de prioridades para a Política de Mobilidade Urbana.

() Cleydner Marques de Magalhães Maurício, Graduado em Economia e mestrado em Administração, ambos pela Universidade Federal de Alagoas- UFAL. Trabalha na SMTT, Órgão Gestor do Sistema de Transporte e Trânsito de Maceió/AL como Assessor Especial*

4. REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA.

ALVES, Vítor Frazão Barreto. SILVA, Antônio Néilson Rodrigues da. WAERDEN, Peter van der. Técnicas exploratórias para localizar potenciais usuários de transporte público urbano. *Journal of Transport Literature*, vol. 6, n. 3, pp. 180-203, jul 2012



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

ARAÚJO, M. R. M.; OLIVEIRA, J. M.; JESUS, M. S.; SÁ, N. R.; SANTOS, P. A. C. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. *Psicologia & Sociedade*, 23(2), 574-582. 2011.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

_____. Comunicado do IPEA nº 161. Indicadores de mobilidade urbana da PNAD 2012. 24 de out. de 2013.

COSTA E SOUSA, Sónia Maria. Os desafios da contratualização dos serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros: O caso de Portugal. Dissertação de Mestrado da Universidade do Porto, Faculdade de Economia. 2011.

Fundo de População das Nações Unidas - UNFPA. Relatório sobre a Situação da População Mundial 2011. Disponível em: <<http://www.un.org/files/PT-SWOP11-WEB.pdf>>. Acesso em 14 de nov. 2013.

MARTINS, Francisco Giusepe Donato. Mercados de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros: Uma Análise sob Enfoque Dinâmico de Elementos Determinantes. Dissertação de Mestrado – Universidade de Brasília, Faculdade de Tecnologia. Departamento de Engenharia Civil e Ambiental. 2007.

MINTZBERG, H.; QUINN, J. B. *The Strategy Process: Concepts, Contexts and Cases*. 2. ed. Englewood Cliffs: Prentice-Hall International, Inc., 1991.

NÚMERO de usuários de transporte coletivo cai 33% em 10 anos. Do G1 São Carlos e Araraquara. 03 jan. 2013. Disponível em <http://g1.globo.com/sp/sao-carlos-regiao/noticia/2013/01/numero-de-usuarios-de-transporte-coletivo-cai-33-em-10-anos-diz-ntu-brasil-onibus.html>. Acesso em 14 nov. 2013.

VASCONCELLOS, Eduardo A. A crise do planejamento dos transportes nos países em desenvolvimento: reavaliando pressupostos e alternativas. Transporte. vol. 3, n. 2, 1995.