



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico – Turma 19

Ônibus de qualidade, a solução para a mobilidade urbana na cidade de São Paulo.

Fernanda Maciel Canile ()*

A cidade de São Paulo é maior cidade do Brasil, com 11,8 milhões de habitantes distribuídos em cerca de 1500 km². Esses números mostram que a questão de mobilidade urbana é um desafio que a cidade precisa cumprir todos os dias.

O transporte de massa da cidade é, sem dúvida, realizado pelo sistema metroviário (4,6 milhões de passageiros/dia). Porém, motivos técnicos impedem que a rede metroviária alcance todas as regiões da cidade, além do mais, é necessário outros meios de deslocamento coletivo além do metrô, pois há um limite de atendimento de usuários nos horários de pico, sendo assim uma boa parte do deslocamento das pessoas é realizado por ônibus ou outros meios.

A cultura do automóvel particular é altamente difundida dentro da cidade. Dados do IBGE apontam que em 2013 a frota de automóveis da cidade de São Paulo chegou ao número impressionante de 4.971.813, isso é quase 1 automóvel para cada dois habitantes.

Estudo de Monitoração de Fluidez realizado em 2013 pela CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) apontou que o automóvel particular representa 80% da frota utilizada para os deslocamentos na cidade, enquanto que o ônibus representa apenas 3%. Entretanto, pesquisa Datafolha mostra que 79% da população de São Paulo utiliza ônibus como principal meio de transporte no dia a dia, enquanto que apenas 17% utilizam o carro.

Claramente vemos que existe uma inversão muito grande na ocupação do espaço público, com o meio de transporte privado individual ocupando a maior parte dele. O resultado são os congestionamentos que a cada dia aumentam de tamanho e intensidade.

A solução mais efetiva para esse problema é um sistema de ônibus que tenha qualidade e eficiência, para que o usuário do transporte particular migre para o transporte público coletivo.

O poder público local da cidade de São Paulo tem implantando uma série de medidas para que o espaço viário seja ocupado prioritariamente pelo transporte coletivo. O programa da prefeitura intitulado “Dá licença para o ônibus” prevê a implantação de faixas e corredores exclusivos. Segundo a CET já foram implantadas 398 km dessas vias, sendo que nas faixas exclusivas o ganho de tempo do passageiro foi de 38 minutos/dia e os ônibus que agora circulam pelas faixas/corredores estão 68% mais rápidos.

Segundo a Datafolha, a faixa exclusiva de ônibus é aprovada pela maior parte da população (88% aprovam), porém ainda encontra maior resistência entre os usuários de carro (20% desaprovam). A mesma pesquisa mostra que 14% dos entrevistados acreditam que as faixas pioraram o trânsito, esse índice aumenta entre os usuários frequentes de carro (31%) e o mais ricos (34%).



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Esses resultados reforçam a percepção de que são as pessoas que não utilizam ônibus que são contra a medida. O poder público necessita quebrar esses paradigmas e provar, principalmente para a população que possui carro particular, que o sistema de transporte coletivo por ônibus funciona e é uma excelente alternativa de deslocamento.

Junto com a implantação de faixas, é preciso investir na qualidade e controle do serviço de ônibus. Pois, mesmo que ganhem tempo no trajeto, as pessoas não trocarão a sua zona de conforto em um carro particular por um ônibus lotado e que não cumpre horários de partida.

Painéis informativos com os intervalos das linhas devem ser colocados em todos os pontos de ônibus. Nos corredores, painéis eletrônicos com o horário de chegada das linhas em tempo real (que funcionem, pois os atuais quase sempre estão desligados). Um reforço na divulgação das facilidades atuais também seria de grande valia, tais como a ferramenta Olho Vivo da SPTrans, e os inúmeros aplicativos para smartphone que são alimentados por ela, pois muitas pessoas nem sabem da existência desse sistema.

A partir da melhora na qualidade do serviço, é preciso também criar campanhas de incentivo ao uso do transporte coletivo em detrimento do carro particular e também campanhas de conscientização, mostrando que o espaço ocupado por carros, transportando o mesmo número de pessoas que um ônibus, é bem maior. Além de campanhas enfocando o meio-ambiente, mostrando que o transporte coletivo é menos poluente que o individual.

Portanto, não é apenas a melhora na qualidade do serviço, o desafio é também mudar a mentalidade das pessoas, inclusive para que elas tenham consciência de seu papel como cidadão e saibam cobrar do poder público um transporte público de qualidade.

() Fernanda Maciel Canile, Geóloga - Metrô-SP*

Consultas

<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=355030>

<http://www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/quem-somos/index.aspx>

<http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/pesquisa-mobilidade-urbana-2012.aspx>

<http://www.cetsp.com.br/consultas/publicacoes.aspx>

<http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/pesquisa-de-monitoracao-da-fluidez-em-sao-paulo.pdf>

<http://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2014/07/1481034-aumenta-avaliacao-negativa-do-transito-da-cidade-de-sao-paulo.shtml>

<http://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2013/09/1342647-faixa-exclusiva-para-onibus-e-aprovada-ate-por-usuarios-de-carro.shtm>