

V O L V O

CONHEÇA O NOVO VOLVO BZR LE

OPUSCULOPIA

Desacelere, seu bem maior é a vida.



Sistema de segurança ativa avançado de série

Facilidade de instalação de portas em qualquer configuração

Chassis com melhor eficiência energética do mercado

Baterias Volvo

Mesmos eixos, suspensão e freios dos urbanos diesel Volvo

Piso baixo, embarque acessível

VÁ DE ELÉTRICO COM A VOLVO.

volvo.com.br



FLÁVIA XIMENES

é biblioteconomista e assistente técnica na Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU)

PEDRO BATISTA

é administrador e assistente técnico na Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU)

PRIORIDADE AO ÔNIBUS: desafios e caminhos para o transporte coletivo



Os sistemas de transporte coletivo têm o papel essencial de conectar diferentes áreas das cidades, levando as pessoas ao trabalho, à escola, aos hospitais e, também, às várias opções de lazer. Nas cidades de médio e grande portes, o ônibus continua sendo o principal meio de locomoção. Entretanto, mesmo com os avanços na tecnologia dos veículos e na qualificação das empresas operadoras, o transporte público no Brasil ainda enfrenta muitos problemas que comprometem a prestação dos serviços. Hoje, os longos tempos de viagem, a infraestrutura deficitária e as tarifas públicas são, na maioria dos casos, onerosas para o usuário e, ao mesmo tempo, incapazes de remunerar adequadamente o serviço. Esse cenário é o resultado de um desafio histórico e estrutural, fundamentado na priorização dos investimentos públicos no transporte individual em detrimento do transporte coletivo.

A pandemia de covid-19 agravou ainda mais a crise já presente nos transportes públicos, evidenciando a real dimensão do problema e deixando claro que ele não se restringe a determinados municípios, de forma isolada. Desde então, os desafios do setor incluem oferecer serviço de qualidade com tarifas públicas acessíveis, enfrentar a redução constante da quantidade de passageiros, as dificuldades para manter contratos financeiramente equilibrados e a escassez de investimentos públicos para viabilizar projetos de mobilidade urbana.

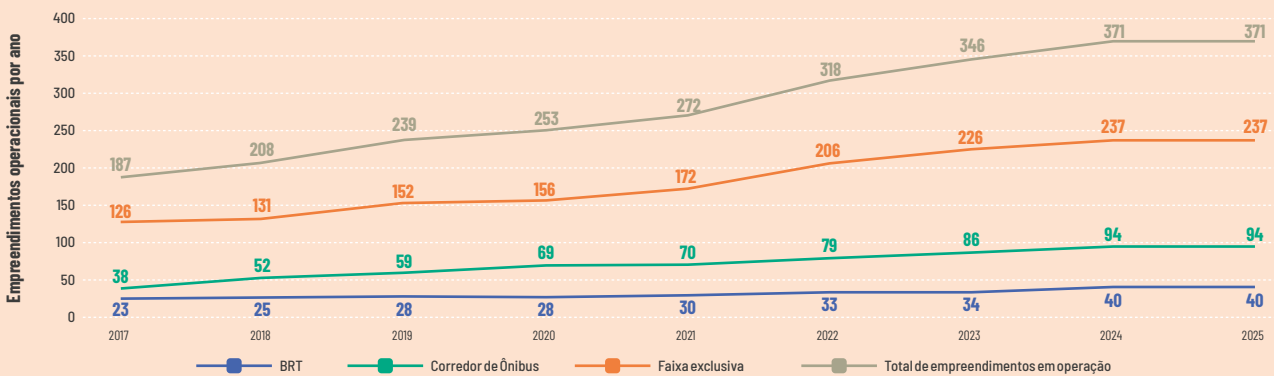
A falta de programas de financiamento com recursos expressivos e a paralisação dos projetos de infraestrutura representam, ao longo do tempo, obstáculo preocupante para o futuro do transporte coletivo no país. Ainda que, a partir de 2010, o governo federal tenha intensificado investimentos em mobilidade urbana com programas que foram responsáveis por aportes significativos para o setor — como a Matriz de Responsabilidades da Copa do Mundo de 2014, o PAC 2 - Mobilidade Grandes Cidades e o PAC 2 - Mobilida-

de Médias Cidades —, tais iniciativas acabaram ficando no passado, especialmente diante da desaceleração das obras, em âmbito nacional, provocada pela interrupção dos repasses de recursos federais.

As iniciativas trouxeram avanços na implantação de novos sistemas de mobilidade urbana, considerando a inexistência de ações dessa magnitude antes de 2010. No entanto, o início da operacionalização de novos empreendimentos dependerá, em grande parte, da qualificação de projetos compatíveis com a realidade e com as demandas específicas de cada cidade. Assim, se por um lado o interesse no atendimento das necessidades da população é notório, por outro, persistem inúmeros questionamentos quanto aos desafios para a conclusão de empreendimentos já iniciados e para a viabilização de novos projetos.

Considerando a relevância do ônibus na matriz de deslocamentos urbanos, torna-se essencial priorizar e qualificar o transporte coletivo por esse modo, que oferece soluções flexíveis, rápidas e mais baratas. Exemplo disso são as faixas exclusivas para os ônibus, que se tornaram protagonistas, ao longo dos anos, como instrumentos de priorização do transporte público, principalmente em razão do menor custo e do curto prazo de implantação. Esse tipo de intervenção contribuiu para reduzir o tempo de viagem e as emissões de poluentes¹, o que reflete diretamente na melhoria da qualidade de vida da população. Atualmente, encontram-se em operação, nas cidades brasileiras, 237 faixas exclusivas e 94 corredores, além de 40 sistemas BRT (*Bus Rapid Transit*) (VER FIGURA).

FIGURA - EVOLUÇÃO DOS EMPREENDIMENTOS DE PRIORIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS OPERACIONALIZADOS (2017-2025)



Fonte: Governo Federal e Clipping NTU

Lançado em 2023, o Novo PAC traz perspectivas positivas para a retomada dos investimentos em mobilidade urbana. Com orçamento de R\$ 44,2 bilhões, o programa busca revitalizar o setor, por meio da realização de obras e da criação de linha específica para a renovação da frota. Para o provimento de infraestrutura, o transporte público por ônibus foi contemplado com 73 empreendimentos, distribuídos em 24 estados, por meio da implantação de sistemas BRT, corredores de ônibus e faixas exclusivas. Estão previstos R\$ 26,2 bilhões em investimentos até 2026, além de outros R\$ 17,9 bilhões após esse período. Até o momento, 11 iniciativas já foram concluídas, e a expectativa é de que os 62 empreendimentos restantes entrem em operação conforme o cronograma dos projetos.

Diante do exposto, a implantação de empreendimentos de mobilidade urbana deve ser tratada como política permanente, e não como ação pontual. É fundamental a implementação de BRTs, de corredores de ônibus e de faixas exclusivas, de forma integrada aos sistemas de trilhos, além da ampliação e modernização dos terminais e da qualificação dos pontos de parada. Com essas iniciativas, há um avanço na construção de um transporte público coletivo mais acessível, de maior qualidade e capaz de atender às expectativas da população.



¹ Estudo realizado pelo IEMA (2017), sobre as faixas exclusivas de ônibus na cidade de São Paulo, identificou aumento global de velocidade de 11,7% nessas vias. Em relação à emissão de poluentes, foram registradas reduções significativas: 7,33% nos óxidos de nitrogênio, 6,07% no material particulado e 5,06% nos gases responsáveis pelo efeito estufa.