

Entrevista sobre Mobilidade Urbana

Vânia das Graças Rocha Simões Oliveira*

Osias Baptista Neto, que foi Diretor de Transporte Metropolitano do Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER-MG), Diretor Presidente da BHTRANS, Diretor de Tráfego e de Operações da Companhia de Transportes Públicos da Região de Belo Horizonte (METROBEL), Presidente da Comissão de Transportes da Sociedade Mineira de Engenheiros e Coordenador do Curso de Especialização em Transportes e Trânsito da Faculdade de Engenharia e Arquitetura da Fundação Mineira de Educação e Cultura (Universidade FUMEC), em Belo Horizonte, entre outros cargos, tendo desenvolvido inúmeros trabalhos em todo o Brasil e no exterior para clientes privados e governamentais. Mestre em Transportes pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), atualmente é consultor em transporte e trânsito e sócio diretor da BETA Engenharia e Arquitetura.

Como o Senhor vê a solução para Belo Horizonte/MG em relação à Mobilidade Urbana de carga e de pessoas?

Mobilidade é um nome novo para uma aplicação antiga. É você conseguir que as pessoas e os bens possam chegar na hora certa, no lugar certo e da forma mais adequada com relação a economia e conforto.

Isto por si só demonstra que a mobilidade tem que ser multimodal ou supra modal. Ou seja, utilizar o modo de transporte mais adequado para um fim específico.

* Esta entrevista foi feita por Vânia das Graças Rocha Simões Oliveira mestre em Engenharia de Produção pela Universidade Federal de Minas Gerais (1998), é professora da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas) e atua, principalmente, nos seguintes temas: administração geral e logística.

As pessoas se deslocam por necessidades, tais como: trabalho, escola, lazer, saúde e consumo. Estas atividades não são necessariamente próximas das residências ou entre si. E todas demandam e produzem bens e serviços.

Isto mostra a importância de conjugar no planejamento da mobilidade o transporte de pessoas e de cargas. Qualquer que seja a solução estudada, ela deve avaliar a utilização do modo de transporte mais adequado para a demanda, o lugar, o horário e o que se transportar.

Deve-se considerar a utilização de diferentes tecnologias de transportes, diversos tamanhos e formatos de ônibus, desde bi articulados, utilizados no BRT, até uma simples VAN. E no transporte de carga desde carretas até motocicletas.

Por que Belo Horizonte não considera o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT)?

Quanto à Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), foi uma opção técnica que tomaram. Principalmente, pela facilidade e custo de implantação.

Já o governo do Estado de Minas Gerais tem um estudo, em andamento, sobre o VLT para atender o Aeroporto de Confins, passando, possivelmente, pelas Avenidas Pedro II e Carlos Luz. Além disso, está em análise a utilização do monotrilho, como opção.

Eis algumas comparações entre o BRT e o VLT:

BRT	VLT
Menor custo	Maior custo
Capacidade Próxima	Capacidade Próxima
Maior flexibilidade	Menor flexibilidade
Menor consumo - Biodiesel	Maior consumo - Elétrico

Quais são as alternativas para a Região Metropolitana de Belo Horizonte para o abastecimento urbano de cargas?

A primeira alternativa é conhecer como é o abastecimento urbano de carga na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH).

Está em andamento pelo governo de Minas Gerais, uma pesquisa sobre O/D, (Origem/Destino), de cargas, aplicada, inicialmente, em todas as vias de acesso a RMBH. Identificando, obviamente, as O/D das cargas: tipo de carga, itinerários, tipos de veículos de transportes, relações trabalhistas do transportador, etc.

O abastecimento urbano de cargas é você levar, nos pontos de consumo, os produtos que as pessoas irão utilizar em suas atividades.

O abastecimento urbano de cargas não é a cadeia de suprimentos no conceito logístico.

Numa segunda fase prevê-se a aplicação de uma pesquisa semelhante nos principais pontos de produção e atração de carga na área urbana.

Isto permitirá, pela primeira vez, que o poder público compreenda a necessidade desse transporte e suas peculiaridades e, conseqüentemente, passe a respeitá-lo em seus projetos.

Hoje, o abastecimento urbano de cargas é considerado apenas pelos seus impactos negativos no tráfego e nas áreas de estacionamento.

Espera-se que possa ser definida uma política abrangendo a necessidade das cidades da RMBH e a tecnologias aplicáveis, além de simplesmente as questões de trânsito.

Atualmente, o que temos no Plano Diretor da cidade de Belo Horizonte sobre Mobilidade Urbana?

Nada. Apenas intenções e diretrizes básicas. O Plano Diretor foi feito em 1996. De lá para cá, não considerou a mobilidade urbana como fundamental.

Ele não discute o melhor sistema de transporte, não define uma política de estacionamento e é precário no relacionamento entre o uso do solo e transporte.

Somente em 2009 que a Prefeitura de Belo Horizonte (PBH) retornou o planejamento de transporte de longo prazo, paralisado desde 1976 pelo Planejamento da Região de Belo Horizonte (PLANBEL), que hoje está extinto.

Agora, a PBH está discutindo um plano de mobilidade para até 2025. O planejamento consiste escolher o tipo de mobilidade desejável no futuro e, em função dele, definir as ações que devem ser tomadas de imediato, no futuro próximo e a longo prazo. Para isto é necessário considerar a situação atual e as tendências de crescimento para direcioná-lo ao resultado sustentável.