



Modelo capixaba é coordenado pelo governo estadual e atende cerca de 600 mil passageiros por dia



Além dos ônibus, o transporte coletivo de Vitória e região é complementado pelo sistema aquaviário

Sistema de Vitória mostra caminhos para integrar e avançar na mobilidade da região da Grande Florianópolis

Ana Caroline Arjonas

Gestão estadual no Espírito Santo une os sete municípios com tarifa única e corredores exclusivos; especialistas apontam quais medidas podem ser adaptadas à realidade catarinense

Enquanto moradores da Grande Florianópolis precisam trocar de ônibus, pagar mais de uma passagem e enfrentar sistemas administrados separadamente, na Grande Vitória, no Espírito Santo, sete municípios são atendidos por uma rede integrada, com tarifa única, bilhetagem eletrônica, conexão entre ônibus e transporte aquaviário.

O modelo capixaba é coordenado pelo governo estadual e transporta cerca de 600 mil passageiros por dia. Na região catarinense, por outro lado, a gestão continua fragmentada entre municípios e linhas intermunicipais, o que dificulta a criação de soluções conjuntas e transfere ao passageiro o custo da falta de integração.

A diferença se torna mais evidente nos horários de pico. Moradores de São José, Palhoça, Biguaçu e da região Continental enfrentam filas e congestionamentos que podem começar na BR-101, seguir pela Via Expressa e chegar ao acesso às pontes Pedro Ivo Campos e Hercílio Luz.

Com cerca de 1,5 milhão de habitantes e um crescimento constante da população, a Grande Florianópolis depende fortemente dos automóveis e oferece poucas alternativas integradas de mobilidade. A experiência da Grande Vitória mostra caminhos que poderiam ser adaptados à realidade catarinense, mas também revela os custos, os desafios e as decisões políticas necessárias para colocar um sistema metropolitano em funcionamento.

Como funciona em Vitória

Na região metropolitana da Grande Vitória, composta pelas cidades de Vitória, Vila Velha, Serra, Cariacica, Guarapari, Viana e Fundão, no Espírito Santo, o transporte coletivo funciona por meio de um sistema integrado. Mesmo sendo a Capital, Vitória só passou a compor plenamente o sistema metropolitano em 2021, quando a gestão das linhas foi transferida ao Estado, possibilitando um sistema único de bilhetagem.

Criado para atender à demanda das cidades e o acesso à Vitória, o Transcol, sistema de transporte coletivo da região, surgiu em 1989. A necessidade que deu início ao projeto foi a dificuldade, naquela época, de chegar ao Centro da principal cidade da região. Atualmente, o sistema funciona de forma integrada e foi projetado a partir de uma estrutura tronco-alimentadora, com linhas que conectam bairros, vias principais, terminais e cidades — além da ligação com o transporte marítimo.

De acordo com dados da Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura,

mais de 167 milhões de passageiros/viagens atendidos durante todo o ano, além dos 635 mil que escolhem o aquaviário. São mais de 1.800 ônibus que circulam em 381 linhas, média de 600 mil passageiros por dia. “As pessoas pagam uma tarifa e podem mudar de ônibus e modal durante o trajeto. Elas podem pegar o aquaviário e também integrar a bicicleta. Criamos um sistema único metropolitano, 100% integrado”, destaca o secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura do Espírito Santo, Fábio Ney Damasceno.

A região ainda conta com as pontes de acesso à Capital, faixas exclusivas para o transporte público e ciclovias, diminuindo o tempo de locomoção para quem escolhe o ônibus. “A priorização do transporte público é fundamental. A faixa exclusiva na terceira ponte (ponte Deputado Darcy Castello de Mendonça) reduziu em mais de uma hora o tempo de deslocamento. Você imagina as pessoas ganharem uma hora do seu dia, na ida e na volta, só por ter uma faixa exclusiva?”, questiona ele.



Criamos um sistema único metropolitano, 100% integrado.”

Fábio Ney Damasceno,
secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura do Espírito Santo



Modelo de governança e prioridade para ônibus

Além da tarifa única e a integração entre modais, outro fator do modelo capixaba está na governança. Para o coordenador do Observatório de Mobilidade Urbana da UFSC (Universidade Federal de Santa Catarina), Bernardo Meyer, a diferença é que os capixabas criaram uma autoridade única, com um responsável pelo transporte, o que reduz desigualdades jurídicas e operacionais. “Apesar dos esforços históricos, ainda não conseguimos

estruturar um modelo de governança intermunicipal efetivo. Seguimos reféns de uma fragmentação institucional crônica entre as linhas municipais e intermunicipais”, reforça o especialista. Meyer também defende a implantação de corredores exclusivos contínuos. “Sem faixas e corredores exclusivos contínuos na região metropolitana, o ônibus fica preso no mesmo engarrafamento que o automóvel particular, perdendo competitividade e atratividade”, evidencia Meyer.

Caminhos para o futuro

Pensando na realidade de uma região que recebe novos moradores todos os meses, os próximos passos estão no investimento em faixas preferenciais e corredores exclusivos, como salienta Meyer. “É o redesenho completo do sistema por meio de uma licitação pública unificada. Precisamos desenhar um sistema verdadeiramente integrado para a Grande Florianópolis, eliminando as sobreposições de linhas atuais, criando novos terminais de integração e aumentando a capilaridade nos bairros.

É urgente a consolidação de um novo contrato de concessão metropolitano”, diz o coordenador do Observatório de Mobilidade Urbana da UFSC. Na visão de Damasceno, o modelo capixaba pode ser implementado em Florianópolis, levando em consideração as singularidades. “Dá para fazer um sistema tronco-alimentador com integração temporal. Dá para fazer priorização do transporte público. Tudo depende da realidade de cada cidade, da capacidade de investimento e da vontade política.”

DUAS REGIÕES METROPOLITANAS, DOIS MODELOS DE TRANSPORTE

GRANDE FLORIANÓPOLIS	GRANDE VITÓRIA
 Sistemas municipais e intermunicipais separados	Sete municípios integrados
 Gestão dividida entre municípios e Estado	Gestão coordenada pelo governo estadual
 Passageiros podem precisar pagar mais de uma tarifa	Tarifa única Bilhetagem eletrônica e digital
 Falta de integração entre as linhas	Integração entre ônibus e transporte aquaviário Possibilidade de trocar de ônibus durante o trajeto sem pagar outra passagem
 Ônibus disputam espaço com os automóveis	Espaços exclusivos para ônibus
 Ausência de corredores exclusivos contínuos	Faixas exclusivas para o transporte coletivo
 Decisões conjuntas dependem de diferentes administrações	Sistema com estrutura tronco-alimentadora

Quem paga a conta?

O sistema da região de Vitória recebe cerca de R\$ 400 milhões por ano em subsídios estaduais para manter a operação em funcionamento, de acordo com a Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura. “Ao final do mês, faz-se uma apuração da receita obtida com o pagamento das passagens pelos usuários. A diferença entre o custo — que é a quantidade de quilômetros multiplicada pelo custo do quilômetro — e o valor arrecadado com os passageiros é o subsídio”, explica o secretário Fábio Ney Damasceno. Na visão do arquiteto, urbanista e professor da Ufes (Universidade Federal do Espírito Santo), Tarcísio Bahia de Andrade, o transporte público em todo o mundo depende de subsídios. “Ele não consegue ser autossuficiente economicamente, ou seja, parte da tarifa é paga pelo próprio governo estadual. E como os recursos do governo provêm de impostos, torna-se uma contradição, pois todos pagam independentemente do uso.” Na visão do economista e professor

da Ufes, Ednilson Silva Felipe, esse é um modelo que sempre vai depender do aporte público. “Sempre que possível fazer o reajuste pelo menos pela inflação e incentivar o uso do sistema, porque a parte de arrecadação própria depende da quantidade de usuários. Então, se temos veículos ruins, diminui o incentivo a andar de ônibus, aumentando o subsídio”, explica o docente. Do ponto de vista das falhas e melhorias, Damasceno destaca que algumas reclamações estão relacionadas à lotação dos veículos em alguns momentos do dia, mas que o público pode conferir os horários no aplicativo. Para Andrade, existem outros pontos de insatisfação dos usuários. “O Transcol vem perdendo passageiros. As razões são várias, desde a facilidade na compra do automóvel e até da moto; do preço do combustível; o transporte por aplicativo; as deficiências do próprio Transcol (atrasos, ônibus cheio e segurança); e, recentemente, pela chegada das bicicletas elétricas”.



Sem faixas e corredores exclusivos, o ônibus fica preso no mesmo engarrafamento que o automóvel particular.”

Bernardo Meyer,
coordenador do Observatório de Mobilidade Urbana da UFSC



COMO FUNCIONA O SISTEMA INTEGRADO DE VITÓRIA

- Linhas alimentadoras transportam os passageiros dos bairros até os terminais e vias principais.
- Nos terminais ou pontos de integração, é possível trocar de ônibus sem pagar uma nova tarifa.
- As linhas conectam diferentes municípios da Grande Vitória.
- O passageiro também pode integrar o trajeto ao transporte aquaviário.
- Todo o sistema utiliza bilhetagem eletrônica ou pagamento digital.

