

A Informação como Suporte para o Planejamento e para a Formulação de Políticas no Setor de Transportes no Brasil

Antonio Rodrigues de Andrade
aandradeconsultoria@gmail.com
UNIRIO e UNESA

Ronaldo Balassiano
ronaldo@pet.coppe.ufrj.br
PET/COPPE/UFRJ

Marcio Peixoto de Sequeira Santos
marcio@pet.coppe.ufrj.br
PET/COPPE/UFRJ

Resumo: Este trabalho apresenta uma avaliação do Setor de Transportes no Brasil. Parte do princípio que o Setor de Transportes pode ser considerado de importância estratégica para o Brasil. Neste contexto, ganha importância o planejamento estratégico e, a informação deve ter o reconhecimento como sendo de fundamental para a sua realização, sua implantação e a avaliação das ações adotadas. A situação atual, no Brasil, indica que há limitações na obtenção e uso de informações dificultando os planejadores de transportes quanto à criação de conhecimento para a realização do planejamento estratégico e a formulação de políticas públicas para o setor no Brasil. Uma das razões para a existência do problema pode estar no valor agregado da informação para a tomada de decisão. Desta forma, a hipótese levantada é demonstrar a possibilidade em desenvolver uma avaliação do Setor de Transportes, ou parte dele, de tal forma que indique o que precisa ser feito para auxiliar o setor a se desenvolver de maneira eficaz num futuro próximo. Assim, o objetivo desta pesquisa, portanto, é avaliar o Setor de Transportes no Brasil no que se refere à disponibilidade de informações destacando como podem contribuir para o Planejamento Estratégico e para a formulação de Políticas Públicas de Transportes no Brasil.

Palavras Chave: Planejamento - Transportes - Informação - -

1. INTRODUÇÃO

Vivemos uma realidade onde a informação é um elemento fundamental para as realizações dos indivíduos, dos grupos, das organizações, das instituições, enfim, de todos os espaços de convivência dentro de uma sociedade. O termo informação ganhou relevância preponderante, principalmente nos negócios, nas décadas finais do século passado, quando a explosão informacional, potencializada pelas tecnologias emergentes, fez com que o seu tratamento ganhasse nova dimensão, devido ao seu ritmo cada vez mais crescente. A necessidade de investigação de suas propriedades e o seu comportamento, as forças que regem seu fluxo e os métodos para processá-la, a fim de obter acessibilidade e utilização ótimas, ganhou importância, muitas vezes vital para a tomada de decisão e desenvolvimento de ações, sejam operacionais ou estratégicas.

Existe uma estreita relação entre informação e todas as etapas do processo administrativo – planejamento, organização, execução e controle. Cada uma, a seu modo, faz uso da informação para a geração do conhecimento necessário ao seu objetivo e processo de desenvolvimento, servindo, ainda, de condição para continuidade do processo. Acrescente-se a isto que a integração entre os níveis do processo decisório – estratégico, tático e operacional – também se valem da informação para que possam se integrar, sem o que nenhuma organização poderá atuar de forma efetiva.

Este trabalho insere-se no contexto do planejamento de transportes e avalia o Setor de Transportes no Brasil em relação à disponibilidade de informação. Parte do princípio que o Setor de Transportes pode ser considerado de importância estratégica para a competitividade das nações e das empresas tanto no âmbito nacional quanto internacional. Três pressupostos podem ser estabelecidos, e que darão visibilidade e sustentação à pesquisa: 1º. O Setor de Transportes é estratégico para o país; 2º. O Planejamento Estratégico do Setor de Transportes é fundamental para uma resposta efetiva ao atendimento das necessidades do setor, visando fazer frente às exigências que lhe são demandadas; 3º. A informação é um elemento vital para a formulação estratégica, sua execução e sua avaliação, de forma a tornar a Gestão Estratégica uma prática no setor, bem como prover os envolvidos de condições adequadas para a consecução do processo decisório de forma eficiente e eficaz.

A situação atual, no Brasil, indica que há dificuldades de obtenção e uso de informações prejudicando os planejadores de transportes quanto à criação de conhecimento para a realização do planejamento estratégico, bem como na formulação de políticas públicas para o setor de transportes no Brasil. O problema pode estar no valor agregado da informação para a tomada de decisão, bem como na inadequação da organização e na sistematização de dados dentro do processo informacional. Por décadas, nas gestões de vários governos, o setor de transportes e o tratamento das informações sofreram alterações baseadas em aspectos econômicos, políticos e sócio-culturais. Com as mudanças de governo e as reestruturações organizacionais que se sucederam, os órgãos que tratavam das questões de transportes também foram modificados, muitos extintos, acarretando perda de fontes de informação, necessárias ao processo de planejamento de transportes no Brasil.

O presente estudo está alicerçado em três áreas de conhecimento. A primeira concentra-se na Engenharia de Transportes, no que diz respeito ao cenário atual do Setor de Transportes e mais, especificamente, como se desenvolve o Planejamento Estratégico de Transportes. A segunda está na Administração considerando como a informação é interpretada



sobre o ambiente de modo a dar significado ao que está acontecendo e como interpreta esta realidade e suas tendências, a fim de buscar perspectivas de futuro e selecionar cursos de ação mais apropriados. Por fim, na Ciência da Informação que permitirá entender como a informação contribui para a construção de conhecimento e o processo decisório no Setor de Transportes visando à elaboração do seu Planejamento Estratégico.

A metodologia a ser utilizada é a pesquisa exploratória, através de pesquisa bibliográfica e documental, pelas características de seu tema e de sua abordagem é, também, descritiva, através de pesquisa de campo, procurando a interpretação tanto de profissionais da área de ensino em Engenharia de Transportes quanto a dos profissionais da área de administração e gestão do setor, pois pretende descrever e analisar o cenário atual do setor de transportes no Brasil com relação à informação tomando por base o entendimento e percepção dos principais usuários da informação.

A pesquisa está estruturada da seguinte forma: além desta introdução, a seção 2 apresenta aspectos relacionados aos campos da Administração, da Ciência da Informação e do Planejamento, servindo de referência para a estruturação metodológica de pesquisa. Na seção 3, desenvolve-se uma análise do planejamento no setor de transportes no Brasil, considerando obtenção e utilização da informação. Na seção 4 apresenta a pesquisa desenvolvida com profissionais da área acadêmica e profissionais de gestão e administração do setor de transportes no Brasil, abordando o desenvolvimento metodológico utilizado, os resultados e comentários relacionados. Finalmente, a seção 5 apresenta os comentários finais com as principais conclusões da pesquisa.

2. AS CIÊNCIAS DA ADMINISTRAÇÃO E DA INFORMAÇÃO COMO FUNDAMENTOS PARA O DESENVOLVIMENTO DA PESQUISA

O primeiro fundamento para desenvolvimento da pesquisa está na Ciência da Administração. O mundo é uma sociedade composta por organizações. A administração é a interpretação dos objetivos propostos pela empresa por meio do planejamento, organização, direção e controle de todos os esforços realizados em todas as áreas e em todos os níveis da organização, a fim de alcançar tais objetivos de maneira mais adequada à situação (Chiavenato, 1993).

Foi na década de 1950, que Peter Drucker, em estudos desenvolvidos na General Motors e, publicado no livro “A Prática da Administração de Empresas”, propôs que a eficiência era necessária mas não suficiente. Para ele, clientes não compram produtos e sim a satisfação de necessidades particulares. Isto se tornou uma maneira nova de se organizar, deslocando o eixo da produção-oferta para o cliente-demanda (Magreta, 2002).

Nos anos seguintes à década de 1950 o mercado começou a mudar. A demanda aumentou, mas o crescimento do mercado ainda era previsível. O ambiente externo das empresas permanecia com as características da estabilidade, apesar de apontar tendência de crescimento. Neste novo contexto, o planejamento ganhava nova perspectiva a fim de conseguir atender a essa demanda que vinha pela frente. Assim, a concentração do planejamento agora enfatizava a produção e novos investimentos e, muito embora a estrutura organizacional crescesse, a gerência ainda era reativa.

Nas duas últimas décadas do século XX, o futuro parecia cada vez mais incerto. A turbulência, fatos novos, avanços tecnológicos são tamanhos que não bastam mais para os planejamentos de longo prazo e os planejamentos estratégicos. É preciso saber lidar com as

incertezas e seus impactos. Surge nesse período o conceito de Gestão Estratégica, a qual busca integrar o processo de planejamento estratégico com a operacionalização dessas estratégias.

A adoção da Gestão Estratégica não se viabiliza se não houver na organização uma visão sistêmica. Em outras palavras, nenhuma parte de uma organização tem efeito independente sobre o todo e todos os subsistemas nela existentes possuem as mesmas propriedades de suas partes. É por este motivo que se pode obter o alinhamento estratégico dentro da organização empresarial. Desta forma, para o desenvolvimento e consecução de suas atribuições relacionadas ao planejamento, é necessário que o administrador no setor de transportes tenha informações adequadas, específicas e pertinentes. A informação deve ser vista como o insumo básico para a realização das atividades do planejador de transportes, de forma que venha a contribuir para a tomada de decisão (Correia, e Yamashita, 2004).

O segundo fundamento para o desenvolvimento da pesquisa é a Ciência da Informação. No final do século XIX, Paul Otlet projetou um sistema para disseminar a informação, de forma que qualquer conhecimento registrado fosse acessível àqueles que dele necessitassem. A preocupação era com a perpetuação da informação em unidades que não se restringissem aos livros. O foco não era apenas armazenar a informação, mas alcançar a sua disseminação por meio de sistemas de busca onde tal informação seria padronizada e estruturada. A visão da Ciência da Informação sendo interdisciplinar permite que outros campos do conhecimento possam dela se nutrir para a construção e organização dos seus saberes. Ela nos conduz a pensar a informação como um produto: estoque, recuperação, fluxo e transmissão. Disseminar o conhecimento é a contribuição que pode oferecer.

A Ciência da Informação preocupa-se com o conhecimento relativo à origem, coleta, organização, armazenamento, recuperação, interpretação, transmissão, transformação e utilização da informação. Ela tem tanto um componente de ciência pura, que investiga o assunto sem relação com sua aplicação, quanto um componente de ciência aplicada, que desenvolve produtos e serviços (Borko, 1968). Taylor (1966) acrescenta que é "a disciplina que investiga as propriedades e o comportamento da informação, as forças que determinam o seu fluxo e os métodos de processá-la para acesso e uso ótimos". A partir desta definição, Borko (1968) esclarece que atividades tradicionais de manejo da informação, como a biblioteconomia e a documentação, devem ser vistas como aspectos aplicados da Ciência da Informação e que as técnicas e processos utilizados pelos profissionais destas áreas são (ou deveriam ser) baseados nas descobertas da Ciência da Informação, ao passo que os teóricos deveriam estudar as técnicas testadas ao longo do tempo por seus praticantes.

As organizações empresariais são sistemas que vivem em constante interação com o seu respectivo ambiente. As organizações adquirem, processam e agem com a informação que é extraída do ambiente. O processamento da informação permite que as organizações gerem novo conhecimento e avaliem o respectivo ambiente baseado na interpretação das informações obtidas, de forma a poder agir com base nessa interpretação comum. A informação é determinante no processo de inovação e, em particular, na inovação tecnológica. Fluxos de informação imperfeitos bem como ambientes pobres em informação são limitantes da inovação e da mudança nas organizações. O setor de transportes, seja de passageiros ou de carga, não está à margem desse processo e, da mesma forma, deve se modernizar.

3. O PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES NO BRASIL

Apesar da história do planejamento no Brasil e, mais especificamente, do planejamento de transportes, apresentar um grande número de planos e programas desenvolvidos, ocorreram



uma série de tentativas frustradas, no seu todo. A experiência pode ter sido enriquecedora, entretanto, os resultados deixaram a desejar, pelo menos no que tange às intenções previstas em cada plano e às suas realizações efetivamente alcançadas (ANTP, 2004).

As experiências em planejamento governamentais e de transportes não estiveram em todas as ocasiões associadas e integradas. Além disso, a elaboração de políticas e a formação de estratégias para o setor, nos vários planos desenvolvidos, sofreram várias interferências políticas, para a preservação da soberania nacional, integração nacional, conter desequilíbrios provocados por surtos inflacionários em maior ou menor grau. (Núcleo de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, 2004).

Quanto ao planejamento de transportes, a situação é semelhante à apresentada no planejamento global. Correia e Yamashita (2004) destacam que no Brasil e, também no mundo, não existem metodologias consagradas que norteiem o planejamento de transportes no que tange à avaliação da qualidade da informação, com conseqüentes desperdícios, aumento de custos ou perdas financeiras. De Toni (2003), analisando a experiência brasileira de planejamento, evidencia que o planejamento estratégico só termina quando é executado, o que, por muitas vezes, não se vê acontecer no Brasil. Acrescenta ainda que, no planejamento, o peso da herança técnica é determinante e que é dominante o uso de instrumentos quantitativos, de projeções econométricas e pressupostos simplificadores que produziram muitos equívocos gerenciais, erros de projetos, obras inacabadas ou resultados socialmente injustos.

A causa para esse fato está relacionada à cultura institucional no Brasil, que não é voltada para a mudança. Segundo os autores, falta tradição em trabalhar processos mais organizados, o que incapacita o país a implementar as estratégias definidas (Silveira e Vivacqua, 1996).

A atividade de transportes tem papel fundamental na economia das nações bem como no cotidiano dos cidadãos, desempenhando papel importante para o atendimento do bem-estar da sociedade e seu desenvolvimento (Galvão, 2004, Murray, 2001, Vuchic, 2004). Acrescenta-se o fato de que a demanda pela atividade e pela qualidade dos serviços de transporte tende a se elevar. Mesmo que lenta, será uma evolução progressiva em que as trocas comerciais irão cada vez mais se intensificar, com os avanços tecnológicos ocorrendo de forma paralela à integração global (Costa, 2001, Costa et al., 2004).

Nesse aspecto há que se considerar a dissociação entre planejamento de transportes e planejamento urbano. Os planejadores de transportes preconizam que o transporte e o uso do solo devem estar em comunhão. Entretanto, o que se conseguiu, ao longo destes anos, foi contemplar prognósticos do uso do solo futuro para fins de previsão de demanda (Neto, 2001; Neumann e Markon, 2004; Vuchic, 2001) Nas últimas décadas, os modelos de desenvolvimento urbano de transportes, no Brasil, configuram um quadro de crise permanente e crescente, representando um obstáculo ao crescimento do país (Roná, 2002).

O aumento das taxas de motorização, os problemas decorrentes dos congestionamentos, bem como as mudanças desordenadas do uso do solo dos centros urbanos de cidades brasileiras são pontos marcantes na degradação dos serviços de transporte público (Balassiano, 2004, Costa, 2001, Lerner, 2004, Teixeira et al., 2004).

Observando-se pela perspectiva do transporte urbano de carga, pode-se avaliar que o aumento do volume de bens produzidos e consumidos, assim como a demanda por serviços em



uma região, favorece a atividade econômica, mas provocam, por outro lado, um aumento da demanda por transportes, gerando impactos negativos de ordem social, econômica e ambiental. Dessa forma, pode-se vislumbrar uma possível falta de integração entre os agentes envolvidos, quais sejam, fabricantes, operadores, varejistas e autoridades locais, quando não dialogam para executar ações de planejamento que visem evitar as consequências indesejadas desse processo (Sinay et al., 2004; Anker, 2005).

Estima-se que a locomoção de mercadorias através dos transportes responda por cerca de dois terços do custo logístico do país. Um dos aspectos que possibilitará a melhoria da distribuição de bens é a adequação de sistemas de informação que possibilitem o gerenciamento da demanda possibilitando maior agilidade e menos custo ao atendimento das necessidades dos clientes. Não é tarefa fácil comparar o mercado logístico brasileiro com o de outro país. A carência de informações precisas impede que isso seja feito. Em geral, os dados não representam a realidade brasileira o que torna difícil a comparação. Acrescente-se a isso a falta de histórico que acaba por inviabilizar a evolução do setor logístico no país. (Sinay et al., 2004, COPEAD, 2002).

Um outro aspecto a ser considerado que demonstra a fragilidade das informações no setor logístico é que para conhecer o mercado logístico brasileiro torna-se necessário recorrer a várias fontes e, assim mesmo, as informações são conflitantes. Para a Associação de Logística são 280 (duzentos e oitenta) operadores, já para o Instituto IMAN são 100 (cem) operadores e, além desses, o número de operadores cadastrados pelo Centro de Operações Logísticas da COPPEAD/UFRJ são 118 (cento e dezoito) operadores, tendo como base o ano de 2004 (Sinay et al., 2004, COPPEAD, 2002).

Em muitas cidades brasileiras, os transportes públicos são definidos apenas em nível operacional, sem qualquer perspectiva estratégica. Em 2000, a NTU constatou, em pesquisa realizada em âmbito nacional sobre planejamento e tomada de decisão em transporte público, que existe maior influência e impactos das decisões rotineiras na configuração dos serviços de transporte do que das decisões e planos estratégicos. Um dos motivos para que isso ocorra é a baixa comunicação dos órgãos gestores entre as instâncias estratégica e operacional, que chega a ser, em alguns deles, inexistente. Outro aspecto constatado na pesquisa foi a inexistência ou fragilidade na interação e articulação de transportes vinculadas a diferentes esferas de governo, inibindo iniciativas de integração intermodal e a realização de outras metas conjuntas (NTU, 2004).

Por fim, conclui-se que o existe um grande número de órgãos para cuidar do trânsito, contudo os problemas do setor continuam sendo que, entre os principais gargalos estão o conflito de competências e a falta de planejamento.

4. A PESQUISA

A seguir é apresentada a pesquisa desenvolvida destacando os procedimentos metodológicos, as avaliações das respostas dos participantes da pesquisa e por fim as conclusões obtidas. No Quadro 1, que está apresentado em anexo, poderá ser vista a comparação entre os resultados dos profissionais da área acadêmica e dos profissionais de gestão e administração do setor de transportes.



4.1 Considerações iniciais

A pesquisa foi desenvolvida em duas etapas. A primeira foi a bibliográfica e documental sendo desenvolvida com base em material publicado em livros, revistas, jornais, redes eletrônicas, isto é, material acessível ao público em geral, com o objetivo de encontrar os principais pontos de entrave do setor de transportes em relação à informação. A segunda através de pesquisa de campo visando validar, contrapor ou, até mesmo, encontrar novas características associadas com transportes e informação de forma a enriquecer os resultados apresentados na pesquisa bibliográfica e documental. A pesquisa de campo foi realizada através da aplicação de questionário para profissionais da área acadêmica e profissionais de administração e gestão do setor de transportes.

Para o instrumento de coleta de dados optou-se por um questionário composto com 10 (dez) perguntas fechadas. O Modelo ilustra as perguntas a serem feitas utilizando a escala de Likert, criada para definir o *constructo* de reduzida utilização da informação no Setor de Transportes para desenvolvimento do planejamento estratégico e no subsídio à formulação de políticas públicas em transportes e foi elaborado com as conclusões obtidas da pesquisa bibliográfica e documental.

O questionário, em uma primeira etapa, foi encaminhado por e-mail para os profissionais da área acadêmica do setor de transportes no Brasil constantes da base de dados da ANPET – Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes. Foram encaminhados 194 (cento e noventa e quatro) questionários, sendo recebidos respondidos sessenta e sete, o correspondente à aproximadamente 34% (tinta e quatro por cento). A pesquisa foi complementada por questionários enviados para profissionais de administração e gestão do setor de transportes. Dos 90 (noventa) questionários encaminhados, 32 (trinta e dois) foram devolvidos respondidos.

As respostas dos dois grupos participantes da pesquisa tanto dos profissionais pertencentes à área acadêmica e quanto a dos profissionais da área de administração e gestão da área de transportes é apresentada no Quadro 1 que se encontra em anexo.

4.2. Avaliação quanto à percepção dos profissionais da área acadêmica

Na assertiva 1, ao serem questionados sobre a afirmativa de que apesar dos vários planos desenvolvidos para o Setor de Transportes pouco se aprendeu sobre o uso da informação na sua elaboração, um terço dos respondentes aproximadamente concordaram totalmente com a afirmação, sendo seguidos do item concordo, que apresentou 29% de aceitação. Se vistos conjuntamente, o percentual atinge a 62%. Não pode ser ignorado o percentual de 10% de respondentes que consideram que o aprendizado quanto ao uso da informação é irrelevante para a elaboração do planejamento do setor, bem como aqueles que acreditam que o aprendizado ocorreu demonstrando a discordância total com 7% e da discordância simples com 22%, o que representa, se vistos em conjunto, um total de 29% de não concordância.

A prática desenvolvida para o Planejamento de Estratégico de Transportes no Brasil é ter o seu desenvolvimento feito de forma específica, o que significa que o Plano Nacional de Governo pouco contribui para o seu desenvolvimento, não sendo gerado, portanto, alinhamento e sinergia entre os dois planos. Isto permite afirmar que a informação existente no Plano Nacional de Governo não é utilizada na construção do Planejamento Estratégico de



Transportes. Acrescente-se que são vários os problemas que não são resolvidos pelo planejamento de transportes e se repetem consecutivamente.

A assertiva 2 mostra que existe uma concordância de 89% para a assertiva de que não existe uma metodologia de planejamento para o Setor de Transportes parecendo que o desenvolvimento de planos nacionais para o Setor de Transportes fica a critério dos governantes. Os demais 11% estão divididos entre indiferente (1%) e naqueles que discordam da assertiva (10%). Se observado os índices de discordância poderá ser observado que a discordam totalmente somente 4%, sendo 6% atribuído à discordância simples.

A razão para esta situação pode estar no fato de apesar de haver Instituições e Organismos capacitados para o Planejamento, seja Governamental ou Setorial, como é o caso de Transportes, as ações políticas e de interesses situacionais para a resolução de problemas localizados e específicos ainda se faz presente. Na estrutura organizacional podem ser encontrados os responsáveis por ações orientadas para o planejamento, mas que a cada governo ou a cada necessidade atua parcialmente conforme os critérios emergentes da situação em que o planejamento se faz necessário.

A assertiva 3, ainda no que se refere ao planejamento, quando questionados em relação à afirmativa da inexistência de compatibilidade entre os Planos Nacionais e os Planos de Transportes em todas as instâncias governamentais 30% concordaram totalmente e 45% concordaram simplesmente, sendo que somente 9% discordaram de forma simples e não houve discordância total. Cabe destacar que 16% dos que responderam pensam ser indiferente essa integração como causa para a reduzida utilização da informação no setor de Transportes.

A integração estratégica é uma necessidade em todas as áreas em que o planejamento se faz presente. A integração entre os envolvidos é um fator chave de sucesso para o bom desempenho de qualquer organização e para que isso ocorra a informação e seus fluxos devem estar presentes e atuantes contribuindo para o desenvolvimento das ações em todos os níveis, tanto no sentido de baixo para cima, quanto de cima para baixo onde se dá a retroalimentação possibilitando os ajustes necessários no processo de planejamento.

Na assertiva 4, além do aspecto organizacional esta afirmativa aborda a questão gerencial de administrar baseado em fatos e dados e 88% acreditam que a organização atual do Setor ainda não encontrou a melhor forma de planejar e dirigir o sistema de transportes baseado em fatos e dados e, conseqüentemente, desenvolver um controle mais efetivo. A discordância foi de 2% e, aqueles que acreditam ser a assertiva indiferente, foi de 10%.

A gestão de organizações empresariais baseou-se por muito tempo apenas em intuição do gestor, situação que perdurou até meados da década de 80 do século passado. Naquela época, ganharam força os movimentos em prol da qualidade, que trouxeram à tona a importância das informações para a gestão. Medir é necessário, mas não sem critério. É importante saber determinar o que medir, quais os indicadores são mais relevantes, e quais fundamentos serão usados nessa mensuração. A gestão baseada na análise precisa de informações, tendo em vista que o futuro nem sempre é previsível ou mensurável.

Esta assertiva 5 aborda, para o aspecto organizacional, o que foi avaliado na assertiva 6 (seis) relacionada ao planejamento do Setor. Da mesma forma que os Planos nas várias instâncias governamentais não são compatíveis, também, no que se refere à organização inexistente alinhamento entre as três esferas governamentais para o Setor de Transportes é o que



confirmam 88% dos que responderam à pesquisa havendo apenas 5% de discordância. A resposta indiferente foi de 17%.

No sistema federalista que é o caso brasileiro é dada autonomia a estados e municípios para a sua gestão, o que faz com que tenham estrutura organizacional compatível para o pleno exercício de suas atribuições governamentais. Embora, as estruturas e departamentalização do Governo Federal, Estadual e Municipal muitas vezes se assemelhem, elas atuam de forma autônoma. Talvez isso explique o número de respostas de indiferença, o que coincide com o índice de indiferentes na assertiva 6.

Na assertiva 6, o serem questionados sobre a possibilidade de descaso no tratamento da informação para apoiar o planejamento do Setor de Transportes 38% concordaram totalmente e 47% também concordaram com a assertiva. O índice de discordância conjunto foi de 5%, sendo que 10% manifestaram que essa situação apontada é indiferente para o reduzido uso da informação para o planejamento estratégico do Setor.

A informação é um elemento fundamental para qualquer tipo de planejamento, notadamente o estratégico, devendo ter tratamento adequado quanto à captação, processamento, armazenamento, recuperação e disseminação e isso ficou expresso no índice apresentado no resultado da pesquisa. Totalizando a concordância da assertiva (CT e C) o resultado é de 85% das respostas obtidas. O elevado índice de concordância do índice pode ser explicado pelas ações governamentais em relação ao tratamento da informação para planejamento de maneira geral e de transportes especificamente. No caso do Setor de Transportes a extinção do GEIPOT e a inexistência de outro órgão que acumule suas funções é um exemplo dessa situação.

A assertiva 7 quanto ao compartilhamento das informações entre Órgãos e Instituições responsáveis pelo Planejamento e Gestão dos Transportes 35% responderam que concordam totalmente e 46% responderam que concordam o que totaliza 81%. Os 19% restantes estão distribuídos entre indiferente que corresponde a 9% e a discordância que visto conjuntamente corresponde a 10%.

Além da organização do Setor de Transportes não ter alinhamento entre as três esferas governamentais, conforme apontado na assertiva 5 (cinco), pode-se citar ainda a assertiva 6 que afirma a inexistência de compatibilidade entre Planos Nacionais e Planos de Transporte em todas as instâncias governamentais. Essas duas assertivas vão ao encontro do não compartilhamento das informações entre os Órgãos e Instituições responsáveis pelo planejamento e gestão de transportes considerando, ainda, que no estudo aqui desenvolvido não foi identificado nenhum sistema de informação ou base de dados comum que permita que o compartilhamento aconteça.

Na assertiva 8 ao serem questionados sobre a divergência das bases de dados dos provedores de informação no Setor de Transportes causada por serem usadas metodologias de coleta diferentes 88% responderam que concordam com a assertiva, sendo que 33% concordam totalmente e 50% concordam simplesmente. Não houve nenhuma discordância para a assertiva, entretanto 17% acreditam que esta divergência é indiferente para o reduzido uso de informação para o planejamento estratégico do Setor de Transportes.

O percentual no item indiferente pode ser explicado considerando que nem sempre é necessário o cruzamento de informações de bases de dados diferentes e, se adotados critérios estatísticos apropriados, as diferenças podem ser ajustadas. Contudo é relevante destacar a



inexistência de discordância ao passo que o índice de concordância pode ser considerado elevado, o que ratifica a afirmativa de que há divergência de informações nas bases de dados e o motivo principal é o uso de metodologias diferentes.

Na assertiva 9 ao serem questionados sobre o fornecimento de informações pelos Serviços de Informação no Setor de Transportes, 58% acreditam que as informações possuem alguma discrepância o que impede seu uso para o planejamento estratégico do Setor de Transportes. Em contrapartida, 25% acreditam que os Serviços de Informações em Transportes atendem as necessidades de informação dos planejadores de transportes. O item indiferente obteve um resultado correspondente a 17%.

Dentre as 10 assertivas essa foi a que obteve menor índice de concordância, contudo não foi decorrente do aumento das respostas dos que discordaram da assertiva e sim dos que acreditam ser indiferente a qualidade da informação disponibilizada pelos Serviços de Informação para o planejamento de transportes.

Se considerarmos a definição de qualidade como a conformidade das saídas em relação ao desejado por seus usuários, podemos explicar os 17% de respostas indiferentes pela aceitação dessa condição por aqueles que se valem dos Serviços de Informação como satisfeitos com a informação disponível ou não atribuem relevância para essa situação no contexto de seus estudos.

Na assertiva 10 o não acúmulo de conhecimento decorrente dos projetos de transportes por não se manterem registros adequados das experiências desenvolvidas obteve 30% de concordância total e 48% concordância, totalizando 78%. Já a discordância foi de 13%, não se obtendo discordância total para a assertiva. O percentual relacionado com o item indiferente foi de 9%.

Considerando que o registro das informações relacionadas com dos projetos em desenvolvimento ou desenvolvidos referem-se à possibilidade ao controle do andamento desses projetos, bem com ao histórico do desenvolvimento quando de sua conclusão, pode-se afirmar que, de acordo com as respostas obtidas, não há informação de controle de projetos, bem como as que existem não servem de base a aprendizado para a elaboração de novos planejamentos.

4.3. Comparação das percepções dos profissionais da área acadêmica com os profissionais da área administração e gestão do setor de transportes.

A pesquisa procurou saber a percepção além dos profissionais da área acadêmica do setor de transportes à percepção dos profissionais de administração e gestão do setor. O Quadro 4.1 apresenta a comparação entre os resultados das percepções dos profissionais da área acadêmica e dos profissionais de gestão e administração do setor de transportes. Nele poderá ser observado o entendimento da situação do setor em relação à informação por ambas a categorias funcionais participantes da pesquisa.

Ao observar-se o Quadro 1, em anexo, pode-se constatar que os resultados apontados nos itens CT – Concordo Totalmente e C – Concordo, em relação aos profissionais de gestão e administração, são superiores aos apresentados pelos profissionais da área acadêmica do setor de transportes no Brasil. Somente as assertivas 7 – Não há compartilhamento das informações entre Órgãos e Instituições responsáveis pelo Planejamento e Gestão dos Transportes e a assertiva 8 - Há divergência entre bases de dados dos provedores de



informação no Setor de Transportes decorrentes de metodologias de coleta diferentes obtiveram resultados inferiores.

Pode-se ver que na assertiva 5, o resultado apresentado no item CT – Concordo Totalmente, demonstra que os profissionais de gestão e administração do setor de transportes reconhecem que a Inexistência de alinhamento entre as três esferas governamentais para o setor de transportes o que prejudica a utilização da informação no planejamento estratégico e na formulação de políticas públicas para o setor.

Na assertiva 7, constata-se a maior diferença. Tanto o item CT – Concordo Totalmente, quanto o item C – Concordo e no item I – Indiferente, são apresentadas diferenças significativas. Ocorre, nesta assertiva, uma divisão de entendimentos, apontado pelo mesmo percentual de respostas para o item C – Concordo e I – Indiferente, 37% (trinta e sete por cento). Contudo, ao considerarmos os itens relacionados com a concordância, será obtido um percentual de 63% (sessenta e três por cento) o que pode significar que os profissionais de gestão e administração entendem que há compartilhamento de informações e que isto não afeta a reduzida utilização da informação para o planejamento das ações do setor, por outro lado, não pode ser descartado que para 37% dos profissionais de gestão e administração do setor de transportes entendem que é indiferente o compartilhamento de informações.

Na assertiva 8, entre as diferenças encontradas, a mais significativa está relacionada ao item D – Discordo, que apresenta um resultado de 12% (doze por cento) definido pelos profissionais de gestão e administração enquanto entre os profissionais da área acadêmica não houve discordância. Isto significa que para os profissionais de gestão e administração não há divergência entre bases de dados dos provedores de informação no Setor de Transportes decorrentes de metodologias de coleta diferentes. Isto pode ser explicado considerando que os profissionais de gestão e administração não conhecem todas as bases de dados existentes e disponíveis ou que priorizam e utilizam algumas que são atualizadas de acordo com os interesses dos gestores e administradores do setor de transportes.

Na assertiva 8, houve uma inversão dos resultados apontados no item CT – Concordo Totalmente e C – Concordo. No entanto, no total dos dois itens não houve diferença significativa, demonstrando que os profissionais de gestão e administração percebem que não se acumula conhecimento decorrente dos projetos de transportes por não se manterem registros adequados das experiências desenvolvidas.

Outro aspecto a ser destacado é o reduzido índice nos itens D – Discordo e DT – Discordo Totalmente, sendo que o item DT – Discordo Totalmente não apresentou nenhuma pontuação.

4.4. Conclusão da pesquisa

Conforme o estudo desenvolvido, constatamos a existência de Planejamento Estratégico e de Planos de Governo que, ao longo do tempo, foram desenvolvidos no Brasil. Contudo, a forma como elaborados, implantados e controlados é que nos parece inadequada, confirmando o apresentado ao longo do estudo a inexistência de um modelo de Gestão Estratégica.

Podemos observar que metodologia, alinhamento organizacional e gerenciamento da informação são fatores chave que devem nortear a Gestão Estratégica e no Brasil isto não acontece.



Outro aspecto a ser destacado é a proximidade das médias apuradas. Embora em algumas assertivas exista diferença nas percepções de profissionais da área acadêmica e de profissionais de gestão e administração do setor de transportes, a proximidade das médias demonstra um resultado que pode ser afirmado que as assertivas indicam as causas para a reduzida utilização da informação no planejamento de transportes e formulação de políticas para o setor.

Considerando-se o exposto, é possível apresentar recomendações que possibilitem o Setor de Transportes a se desenvolver no futuro, em relação à informação como suporte ao planejamento e formulação de políticas públicas para o setor, conforme é apresentado no capítulo a seguir.

5. COMENTÁRIOS FINAIS

Esta pesquisa teve por objetivo analisar o Setor de Transportes no Brasil em relação à informação visando identificar os principais pontos de entrave relacionados com a obtenção e uso da informação no desenvolvimento do planejamento estratégico do Setor e na formulação de Políticas Públicas de Transportes no Brasil.

No desenvolvimento do trabalho procurou-se caracterizar o Setor de Transportes no Brasil em relação à utilização da informação no planejamento estratégico e na formulação de políticas públicas.

Procurou-se, ao longo do trabalho, relacionar a situação atual do setor com as dificuldades existentes e enfatizar a identificação dos principais pontos de entrave quanto ao uso da informação para o planejamento e formulação de políticas públicas em transportes. Conclui-se que são evidentes as deficiências dos transportes no Brasil em nível nacional, regional e urbano: as estradas estão mal conservadas, a malha ferroviária insuficiente, os portos operando no limite da capacidade e as hidrovias mal aproveitadas.

O sistema de transportes no Brasil opera com baixa produtividade e pouca integração: aeroportos, portos, estradas, ferrovias e hidrovias deveriam ser vistos como um sistema integrado, contudo não o são e isso é devido aos investimentos insuficientes em transportes no Brasil, e o planejamento não é condizente com a importância do Setor. Acrescente-se um outro aspecto importante a ser considerado: a inexistência de um órgão encarregado pelo setor como um todo, fazendo com que os modais sejam analisados integradamente e, principalmente, a estratégia adotada pelo Brasil demonstra ser equivocada, no que se refere ao setor de transportes.

A prioridade dada ao transporte rodoviário acarretou distorções sentidas atualmente. A opção rodoviária, considerando também o nível urbano, se mostrou presente ao privilegiar o transporte particular em detrimento do coletivo, no transporte de passageiros. O transporte de carga possui limitações que crescem de importância em um país de dimensão continental.

Ficou demonstrado pela pesquisa que esses aspectos evidenciam a fragilidade atual do setor e a necessidade cada vez maior do planejamento, da organização e da informação andarem lado a lado na busca da reconstrução do setor.



Concluindo, através da análise do quadro do Setor de Transportes em relação à contribuição da informação no planejamento estratégico e formulação de políticas públicas constatou-se a reduzida utilização da informação no Setor e confirmaram-se as principais causas para que essa situação ocorra.

6. REFERÊNCIAS

ANKNER, W. (2005) Revisiting Transportation Planning. Public Works Management & Policy. Vol. 9, N° 4, 270-277.

ANTP - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. (2004) In: V Congresso Nacional de Transporte Público. Democratização do Planejamento de Transportes e Uso do Solo. Belo Horizonte, 11 A 14 De Junho de 1985. Disponível em http://Www.Antp.Org.Br/Telas/Comissoes.Doc/Democratizacao.do_Planejamento_de_Transportes.Htm. Acesso Em 22/11.

BALASSIANO, R. (2004) Um Procedimento Metodológico para Priorização de Intervenções de Gerenciamento da Mobilidade. Cetrama. N. 01, V. 01. P. 27-34.

BORKO, H. (1968) "Information Science: What Is It?" American Documentation, 19 (1): 3-5.

CHIAVENATO, I. (1993). Introdução à Teoria Geral de Administração. São Paulo: Makrobooks.

COPPEAD (2002). O Caminho para os Transportes no Brasil. Rio de Janeiro: COPPEAD/UFRJ.

CORREIA, D. E. R., YAMASHITA, Y. (2004). Metodologia para a Identificação da Qualidade da Informação para Planejamento de Transportes. Transportes, V. XII. N. 1, P. 46 – 58.

COSTA, J.M.S.P. (2001) Contribuição à Comparação de Meios para Transporte Urbano. São Paulo: Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo. Dissertação de Mestrado em Engenharia de Transportes

COSTA, A. O. PAIVA, M. D., RIBEIRO, N., RIBEIRO, S. K. (2004) A Importância do Uso de Indicadores de Sustentabilidade no Planejamento de Transportes. In: II Rio de Transportes. Rio de Janeiro, 08 E 09 de Junho.

DE TONI, J. (2003). Planejamento e Transportes: Possibilidades Metodológicas Alternativas. In: 13 Congresso da ANTP, Porto Alegre.

GALVÃO, O. J. (2004) A. Desenvolvimento dos Transportes e Integração Regional no Brasil - Uma Perspectiva Histórica. Disponível em www.Ipea.Gov.Br/Pub/Ppp/Ppp13/Galvao.Pdf. Acesso Em 29/11/2006.

LERNER, J. (2004) Pero Quando? In: O Mercado Imobiliário & o Judiciário. Encontro Ademi - Emerj - Cedes. Associação dos Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário. Angra Dos Reis.

MAGRETA, J. (2002). O Que é Gerenciar e Administrar. Rio De Janeiro: Campus.

MURRAY, A T. (2001) Strategic Analysis of Public Transport Coverage. Socio-Economic Planning Sciences 35, P. 175–188.

NASCIMENTO, A. (2004) O Planejamento Estratégico do Governo Federal para a Infra-Estrutura de Transportes. Palestra no Fórum de Logística e Competitividade Industrial Em São Paulo. São Paulo, 5/05. Disponível em [Http://Www.Transportes.Gov.Br/Bit/Palestras/Forum/Fórum%20planejamento%20estrategico.Pps#3](http://Www.Transportes.Gov.Br/Bit/Palestras/Forum/Fórum%20planejamento%20estrategico.Pps#3). Acesso em 27/10/2007.



NETO, O. L. (2001) Transporte No Brasil: História e Reflexões. Brasileira, DF: Empresa Brasileira de Planejamento em Transportes. Recife: Ed. Cidade Universitária da UFPE.

NEWMANN, L.A. E MARKOW, M.J. (2004) Performance-Based Planning and Asst Management. Public Works Management & Policy. Vol. 3, N°3, 156-161.

NTU - NÚCLEO DE ASSUNTOS ESTRATÉGICOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. (2004) Secretaria de Comunicação de Governo e Gestão Estratégica. Projeto Brasil 3 Tempos: 2007, 2015 E 2022. Caderno Nae/Secom. N. 1. Brasília, Jul.. Disponível em www.Presidencia.Gov.Br/Secom. Acesso Em [17/08/2005](http://www.Presidencia.Gov.Br/Secom).

RONÁ, R.(2002) Transporte no Turismo. São Paulo. Manole

SILVEIRA, A. E VIVACQUA, G. A. (1996) Planejamento Estratégico como Instrumento de Mudança Organizacional. Brasília: Editora Universidade de Brasília.

SINAY, M. C. F., CAMPOS, V. B. G., DEXHEIMER, L. E NOVAES, A. G. (2004). Distribuição de Carga Urbana: Componentes, Restrições e Tendências. In: II Rio De Transportes. Rio De Janeiro, 08 E 09 De Junho.

TAYLOR, R. S. (1996) Professional Aspects of Information Science And Technology. Annual Review Of Information Science And Technology, 1: 15-40.

TEIXEIRA, E. H. S. B., BALASSIANO, R. E BARROS, P. L. (2004) A Qualidade dos Transportes Públicos sob a Ótica Feminina. In: II Rio De Transportes. Rio de Janeiro, 08 E 09 De Junho.

VUCHIC, V. (2004) R. Planning And Design Form On-Street Public Transport. [Http://Cleo.Eng.Monash.Edu.An/Teaching/Subjects/Civ4284/Resources/Topic7.Pdf](http://Cleo.Eng.Monash.Edu.An/Teaching/Subjects/Civ4284/Resources/Topic7.Pdf). Acesso em 20/11/2005.

Quadro 1 - Comparação entre os resultados dos profissionais da área acadêmica e dos profissionais de gestão e administração do setor de transportes

	CT	C	I	D	DT
1. Embora a prática de sucessivos planejamentos e planos desenvolvidos para o Setor de Transportes, pouco se aprendeu sobre o uso da informação na sua elaboração.	32%	43%	19%	6%	0%
	32%	29%	10%	22%	0%
2. Não é clara a existência de uma metodologia que seja conduzida para o planejamento estratégico do Setor de Transportes no Brasil, parecendo mais que seu desenvolvimento fica a critério dos governantes.	57%	37%	0%	6%	0%
	57%	32%	1%	6%	4%
3. Há descaso no tratamento da informação para apoiar o desenvolvimento do planejamento do Setor	44%	44%	0%	12%	0%
	38%	47%	10%	4%	1%
4. A organização atual do Setor ainda não encontrou a melhor forma de planejar e dirigir o sistema de transportes baseado em dados e fatos e, conseqüentemente desenvolver um controle mais efetivo do mesmo.	50%	44%	0%	6%	0%
	46%	42%	10%	1%	0%
5. Inexiste alinhamento entre as três esferas governamentais para o setor de transportes.	75%	19%	6%	0%	0%
	35%	38%	15%	11%	1%
6. Inexiste compatibilidade entre os Planos Nacionais e os Planos de Transporte em todas as instâncias governamentais.	44%	38%	12%	6%	0%
	30%	45%	16%	9%	0%
7. Não há compartilhamento das informações entre Órgãos e Instituições responsáveis pelo Planejamento e Gestão dos Transportes.	26%	37%	37%	0%	0%
	35%	46%	16%	9%	1%
8. Há divergência entre bases de dados dos provedores de informação no Setor de Transportes decorrentes de metodologias de coleta diferentes.	35%	35%	18%	12%	0%
	33%	50%	17%	0%	0%
9. As informações fornecidas pelos Serviços de Informação no Setor de Transportes não podem ser utilizadas por estarem desatualizadas, apresentarem alto grau de agregação ou não conter informação relevante para o planejamento estratégico.	26%	38%	18%	18%	0%
	20%	28%	17%	22%	3%
10. Não se acumula conhecimento decorrente dos projetos de transportes por não se manterem registros adequados das experiências desenvolvidas.	44%	38%	0%	18%	0%
	30%	48%	9%	13%	0%



IX SEGeT 2012

**SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM
GESTÃO E TECNOLOGIA**

Tema: Gestão, Inovação e Tecnologia para a Sustentabilidade

Legenda:



Profissionais da gestão e administração do setor de transportes



Profissionais da área acadêmica do setor de transportes