

ELEIÇÕES 2020

Como ter um Transporte Público
**EFICIENTE, BARATO
E COM QUALIDADE**
na sua cidade



#ElejaoTransportePúblico!
#TransportePúblicoElege!



Fórum Nacional de
Secretários e Dirigentes de
Mobilidade Urbana



ELEIÇÕES 2020

Como ter um Transporte Público
**EFICIENTE, BARATO
E COM QUALIDADE**
na sua cidade

#ElejaTransportePúblico!
#TransportePúblicoElege!



Fórum Nacional de
Secretários e Dirigentes de
Mobilidade Urbana



#ElejaoTransporte Público!



#Transporte PúblicoElege!

Senhora Candidata, Senhor Candidato

Se a sua cidade está entre os 2.901 municípios brasileiros que contam com serviço organizado de transporte público coletivo, faça a diferença nas próximas eleições e inclua em sua campanha (e depois, em seu programa de governo) algumas das propostas de melhoria apresentadas aqui.

ELEJA O TRANSPORTE PÚBLICO COMO SUA BANDEIRA!

Boas políticas para um transporte público eficiente, barato e com qualidade podem transformar (para melhor) sua cidade e região, trazer desenvolvimento e qualidade de vida. E podem, naturalmente, resultar em muitos votos.

Esta publicação reúne colaborações e sugestões de um grupo dos principais atores da cadeia produtiva do transporte público coletivo — especialistas, montadoras/fabricantes de ônibus, empresas operadoras, poder público — com especial atenção para o ônibus urbano, responsável por 85,7% dos deslocamentos de pessoas por esse tipo de serviço no Brasil (o restante é atendido por trens urbanos, metrô, barcas e serviços organizados de vans). O objetivo é esclarecer e orientar tecnicamente a formulação de soluções para os problemas do setor, tais como custo e tarifa, infraestrutura e modelo de contratação dos serviços, entre outros.

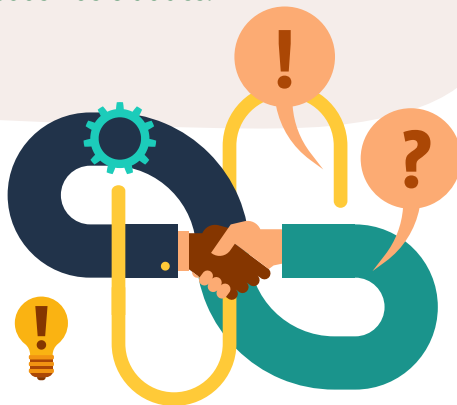


São propostas viáveis e, na maioria, possíveis de implantação durante a vigência do mandato dos futuros eleitos (2021–2024), que podem ser realizadas diretamente pelo município, ao lado de outras que requerem ações conjuntas com outros entes da federação, em especial com a União e com os estados nas regiões metropolitanas (no caso do transporte intermunicipal de característica urbana), para que as cidades possam ter um transporte público sustentável, de qualidade e ao alcance das populações de menor renda.

ISTO É FUNDAMENTAL:

o transporte público é uma **atividade essencial** e é, desde 2015, um **direito social previsto na Constituição Federal**, ao lado da saúde, educação e segurança. Trata-se de um tema prioritário, com grande potencial político e social, que vinha sendo deixado de lado nas últimas décadas. Esta é a oportunidade para rever e retomar o papel do transporte público como agente de desenvolvimento econômico e promotor da qualidade de vida das pessoas nas cidades.

Tal potencial só será alcançado se o novo transporte público, que atenda às expectativas da população, for planejado e efetivamente concretizado.



A pandemia da covid-19 mostrou a importância de um bom serviço de transporte público, que possa garantir o direito de ir e vir com segurança, e tornou evidente as falhas e limitações dos atuais sistemas de transportes. Além disso, os prefeitos, prefeitas e vereadores que tomarão posse em 1º de janeiro de 2021 irão enfrentar logo no primeiro ano os enormes impactos causados pela pandemia em quase todos os setores da sociedade, com orçamentos reduzidos, lento reaquecimento da economia e queda da renda da população.

No campo do transporte público já se aponta no horizonte a incerteza da demanda, questões relativas à garantia jurídica dos contratos, tarifas acima da possibilidade de pagamento pela população mais pobre e a insustentabilidade financeira da prestação do serviço. Ao mesmo tempo, haverá exigências cada vez maiores pela sua qualidade a custos menores, além dos novos protocolos sanitários, com redução das taxas de ocupação dos veículos, principalmente nos horários de pico da demanda.

ESSA OPORTUNIDADE NÃO PODE SER PERDIDA.

A crise, ao colocar o transporte público sob risco de colapso, faz a sociedade refletir sobre o tema e pode ser a alavanca que faltou ao longo dos anos para se avançar e transpor os obstáculos e conflitos que impediram até o momento o desenvolvimento de um transporte público com qualidade superior.

Tal crise oportuniza a possibilidade de ampla revisão do modelo existente, na forma de contratar o serviço, no financiamento de infraestrutura e custeio, e na implementação dos princípios, diretrizes e objetivos da **Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei 12.587/2012**, uma lei avançada que há oito anos espera uma oportunidade para sair do papel.

Estamos diante de uma encruzilhada: candidatas e candidatos que, uma vez eleitos, continuarem a fazer mais do mesmo no transporte público, deixarão como legado uma administração medíocre. Ou, dependendo dos desafios da emergência em curso, o resultado poderá ser desastroso. Por outro lado, se for tomado o rumo da construção de uma nova realidade com medidas corajosas, amplamente testadas e efetivas, podem ser obtidos resultados consagradores em um mandato apenas.

FAÇA A ESCOLHA CERTA!





Nossa contribuição

As medidas apresentadas, para um mandato de quatro anos, partem das propostas contidas no Caderno Técnico 25 da ANTP — **Construindo Hoje o Amanhã: Propostas para o Transporte Público e a Mobilidade Urbana Sustentável no Brasil** — e incorporam outras sugestões que, naturalmente, não esgotam todas as medidas possíveis, mas que representam um rol considerável de propostas que, se aplicadas, resultariam num transporte de melhor qualidade, mais eficiente e mais barato. São medidas que devem ser aplicadas onde ainda não o foram, de forma compatível com o tamanho e condições econômicas das cidades e conforme as necessidades e complexidades do sistema de mobilidade urbana local.

O documento completo com as propostas está disponível aqui:

LINHAS GERAIS PARA UM PROGRAMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EFICIENTE, BARATO E COM QUALIDADE PARA PREFEITOS(AS) E VEREADORES(AS)

<http://files.antp.org.br/2020/8/26/propostas-para-o-transporte-publico-nas-eleicoes-2020.pdf>



CONHEÇA O CADERNO TÉCNICO 25 DA ANTP



CONSTRUINDO HOJE O AMANHÃ

Propostas para o transporte público e a mobilidade urbana sustentável no Brasil

http://files.antp.org.br/2019/7/2/construindo-o-amanha_web_erratas.pdf

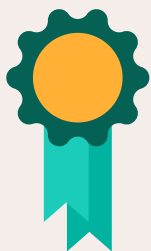
ESTÁ COM PRESSA?

Assista ao vídeo, são só 6 minutos.

<https://www.youtube.com/watch?v=HatxHcYiW1o>



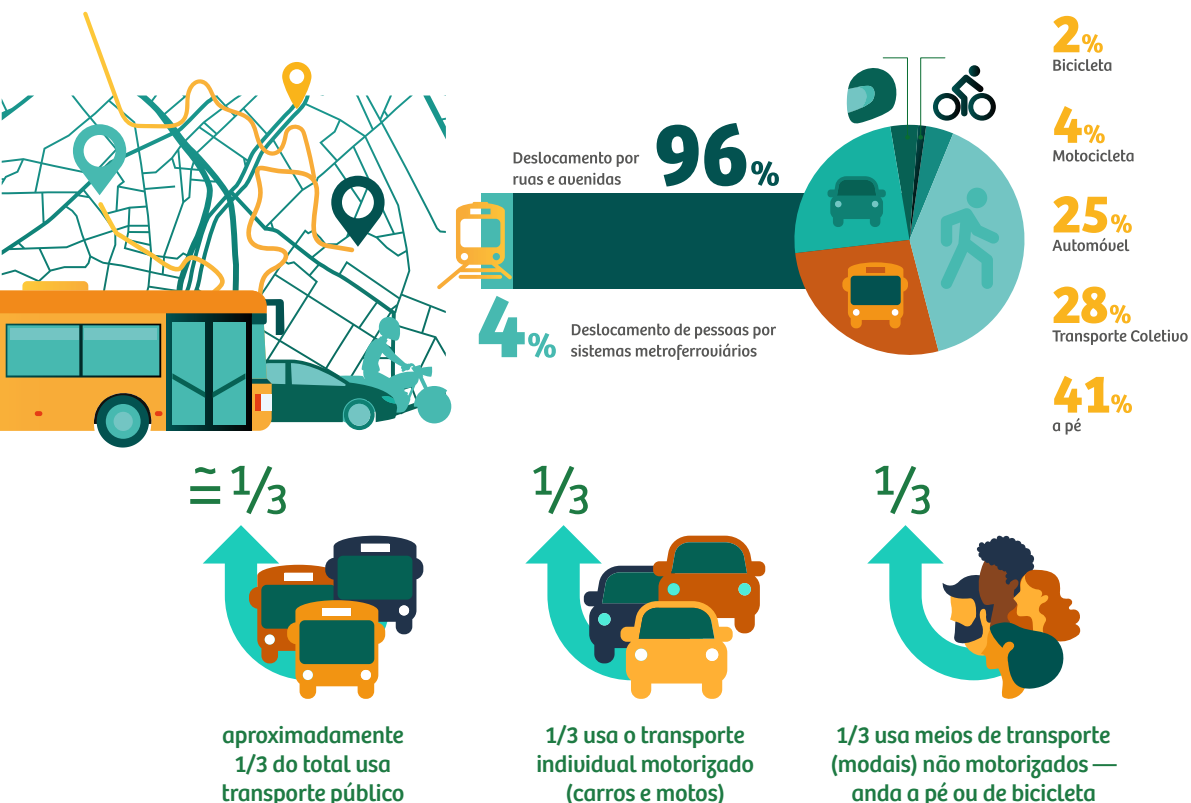
ANOTE AÍ



O serviço de ônibus de caráter urbano é estruturado em nível municipal ou estadual, no caso das ligações metropolitanas, e é prestado por cerca de 1.800 empresas privadas concessionárias, com frota estimada de 107 mil ônibus, que atendem 2.901 municípios. O setor é responsável por gerar 406 mil empregos diretos. Antes da pandemia, o transporte público por ônibus urbano no Brasil realizava quase 40 milhões de viagens de passageiros por dia.

COMO O BRASILEIRO SE MOVE

Milhões de brasileiros se deslocam diariamente para trabalhar, estudar ou qualquer outra atividade:



Fonte: ANTP. Média para cidades com mais de 250 mil habitantes.

A proporção de pessoas que usam transporte público vem caindo; no caso dos ônibus, o número de pessoas transportadas caiu pela metade nos últimos 25 anos. Parte migrou para o transporte individual, parte passou a andar a pé por não ter como pagar a passagem.

O uso irracional do transporte individual motorizado traz sérios prejuízos para a qualidade de vida urbana: mais congestionamentos, mais poluição, mais acidentes de trânsito.

Uma cidade com transporte público coletivo organizado e de boa qualidade tem custos menores em todas as atividades econômicas e se torna atrativa para novas indústrias, novos comércios e novos negócios atrelados à área de serviços.

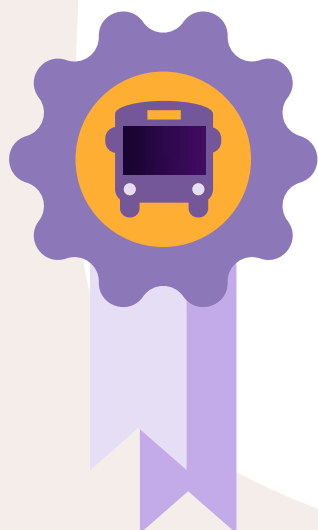
Além de melhorar a economia, um bom transporte público gera melhor qualidade de vida para toda a população local — tanto para quem usa o serviço, quanto para quem não usa.

QUER SABER MAIS?

Assista ao vídeo que explica como funciona o transporte público e os impactos do transporte individual, especialmente do transporte por aplicativo, sobre os sistemas de transporte. Com um lembrete – essa atividade precisa ser regulamentada por cada município! Isso já foi feito no seu?



https://www.youtube.com/watch?v=-JH_neBQleE&t=429s



Vale a pena apostar em transporte público coletivo eficiente, barato e de qualidade!

Propostas para um Transporte Público **EFICIENTE, BARATO E COM QUALIDADE**

ESCOLHA
O TEMA
DE SEU
INTERESSE



12

Transparência

15

Novo modelo de
contratação do serviço

18

Infraestrutura

23

Custeio

27

Financiamento

29

Padrões de qualidade

33

Comunicação e
desenvolvimento social

35

Ações emergenciais



Transparência

01



Desafio

A população de cada cidade não conhece seu próprio transporte público e, muitas vezes, não tem acesso a informações básicas sobre o serviço, como os termos acordados na contratação das empresas operadoras, os custos envolvidos e o método de cálculo e reajuste das tarifas; isso gera desconfiança e críticas, que repetem o velho chavão de que o transporte público é uma “caixa preta”.

Solução

Políticas de interesse coletivo devem ser claras e abertas para a sociedade. Não é diferente com o transporte público, no qual deve prevalecer a cultura da transparência. Informações sobre o serviço contratado e prestado devem estar claras, a fim de permitir um melhor diálogo com a população, tornar a gestão mais eficiente e oferecer um serviço mais satisfatório para todos.

A transparência deve cobrir todos os aspectos — dos termos do contrato de concessão assinado entre o poder público local e as empresas operadoras à prestação dos serviços (execução). Isso inclui a disponibilização de informações sobre a oferta de transporte, as receitas previstas, os custos fixos e variáveis, a tarifa (pública, cobrada dos passageiros, e a de remuneração, efetivamente paga às empresas para cobrir os custos do serviço) e a qualidade do serviço, em todos os níveis.

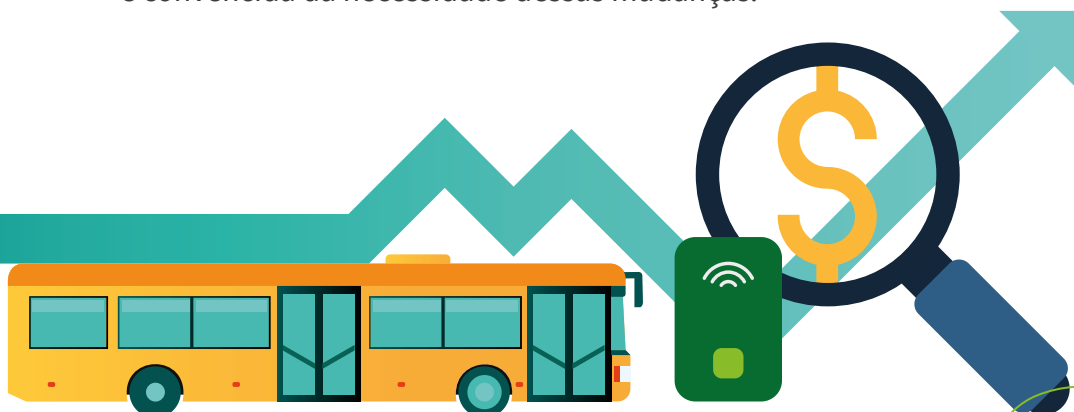


Por que transparência?

Em primeiro lugar, para esclarecer a opinião pública sobre as razões e importância de pontos fundamentais, como:

- ✓ Infraestrutura adequada ao transporte e a prioridade para o ônibus na via
- ✓ Redes de transporte eficientes e menos onerosas
- ✓ A relação entre padrões de qualidade e custos do sistema
- ✓ A participação de outros beneficiários na cobertura desses custos
- ✓ A razão do nível tarifário adotado, em função dos custos.

Em segundo lugar, para criar as condições favoráveis para a obtenção de recursos extratarifários para o transporte público (ver “Custeio”). E, acima de tudo, para ter a opinião pública informada e convencida da necessidade dessas mudanças.



Propostas para melhoria da transparência



- ✓ Divulgação das informações relevantes dos contratos de prestação dos serviços
- ✓ Divulgação da metodologia de cálculo do custo
- ✓ Divulgação de relatórios mensais de prestação de contas do serviço efetivamente realizado
- ✓ Divulgação dos direitos e obrigações contratuais do poder público e do prestador do serviço
- ✓ Divulgação das penalidades por descumprimentos contratuais

Como fazer

- ✓ Crie um “portal da transparência do transporte público” da sua cidade, no qual as informações sobre oferta, demanda, custos, receitas e padrões de qualidade adotados no sistema de transporte coletivo local sejam atualizadas e publicadas regularmente.
- ✓ Crie também um serviço de atendimento ao passageiro para receber reclamações e sugestões.



Novo modelo de contratação do serviço

02



Desafio

Segundo o modelo de contratação dos serviços de transporte público vigente na maioria das cidades, o poder público estabelece qual serviço será ofertado à população em função da demanda de passageiros prevista — da localização das linhas e quadros de horários ao número e tipos de veículo a serem usados, calculando então a tarifa **pública** que vai remunerar as empresas operadoras de acordo com os custos projetados. Esse modelo, no qual o serviço é remunerado pela tarifa paga pelos passageiros, está ultrapassado e gera vários desequilíbrios, que se refletem negativamente na qualidade dos serviços:

- ✓ Quando o poder público fixa tarifas abaixo do necessário para cobrir custos operacionais.
- ✓ Quando o número de passageiros transportados fica abaixo dos valores estimados em contrato.
- ✓ Quando, apesar de tudo isso, o operador é obrigado a manter a oferta de serviços conforme contrato.
- ✓ Quando o poder público não se organiza adequadamente para fazer a gestão e não afere corretamente os serviços prestados.

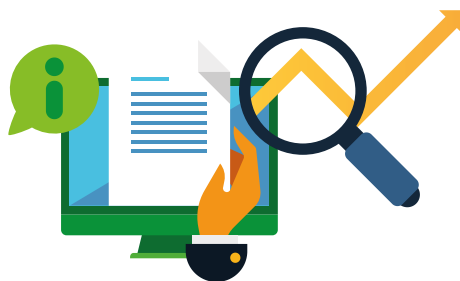
Solução

Adoção de um **novo modelo de contratação**, baseado nos seguintes critérios:



- ✓ O poder público estabelece a oferta dos serviços, da mesma forma que o modelo atual.
- ✓ Com base na prescrição da oferta e das condições de operação, são estabelecidos em contrato o custo dos serviços prestados e a forma de remuneração.
- ✓ **O poder concedente paga pelos serviços efetivamente prestados de acordo com o custo real apurado do sistema, independentemente da tarifa pública arrecadada.**
- ✓ A oferta desejada pelo poder público pode ser alterada dentro de limites estabelecidos ou negociados, sempre que for necessário.
- ✓ Para evitar desinteresse do operador, o contrato deve estabelecer condições e incentivos por bons padrões operacionais e medidas de penalização por descumprimentos do que foi estabelecido em contrato.

Consequências do novo modelo



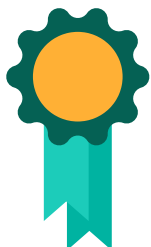
O novo modelo de contratação garante a manutenção dos serviços conforme a qualidade, frequência e regularidade contratadas pelo poder público; não há risco de interrupção ou redução da oferta, não há desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos com as operadoras, e o poder público pode estabelecer as gratuidades que desejar. Se houver aumento da demanda (o que é esperado, com o aumento da qualidade), a receita adicional fica com o poder público. Por outro lado, em caso de queda de demanda o poder público deve cobrir eventuais diferenças entre receita e custo do sistema. Para tanto, é necessária a previsão de meios para:

- ✓ Subsídios orçamentários
- ✓ Receitas extratarifárias complementares.

Como fazer

- ✓ Defina as características e os padrões de qualidade que quer ter no transporte público de sua cidade.
- ✓ Calcule corretamente os custos, usando a Planilha da ANTP (ver “Custeio”).
- ✓ Elabore um novo modelo de contrato com remuneração baseada na prestação do serviço desejado. Uma possibilidade é a adoção do modelo de concessão patrocinada, que é uma modalidade de parceria público-privada (PPP).
- ✓ Faça provisão orçamentária que possa cobrir eventuais diferenças entre custo e receita. Se necessário, identifique e viabilize novas fontes extratarifárias para cobrir essa diferença sem onerar o caixa da prefeitura (ver “Custeio”).

ANOTE AÍ:



Para funcionar, é fundamental que o novo modelo tenha fiscalização adequada dos serviços efetivamente prestados, incluindo auditorias externas.

Saiba mais:

PRESIDENTE DA NTU, OTÁVIO CUNHA, CRITICA O ATUAL MODELO DO SETOR

Artigo

[https://www.ntu.org.br/novo/ckfinder/userfiles/files/Opini%C3%A3o\(1\).pdf](https://www.ntu.org.br/novo/ckfinder/userfiles/files/Opini%C3%A3o(1).pdf)



Infraestrutura

03

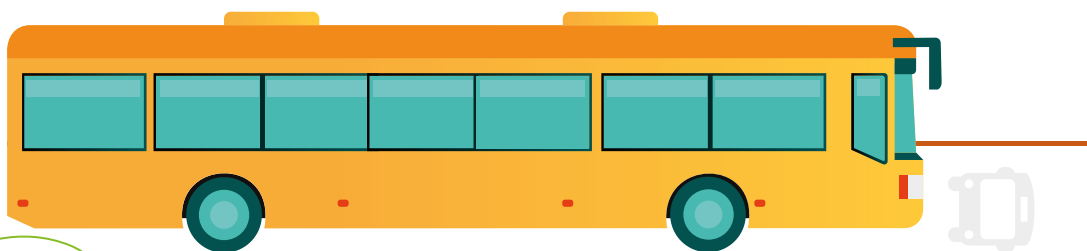


Desafio

Os congestionamentos de veículos estão aumentando nas cidades brasileiras, comprometendo a mobilidade como um todo. O trânsito reduz a velocidade do ônibus nas vias, especialmente nos horários de pico, contribuindo para afastar os passageiros que buscam cada vez mais soluções individuais, que realimentam os congestionamentos num círculo vicioso.

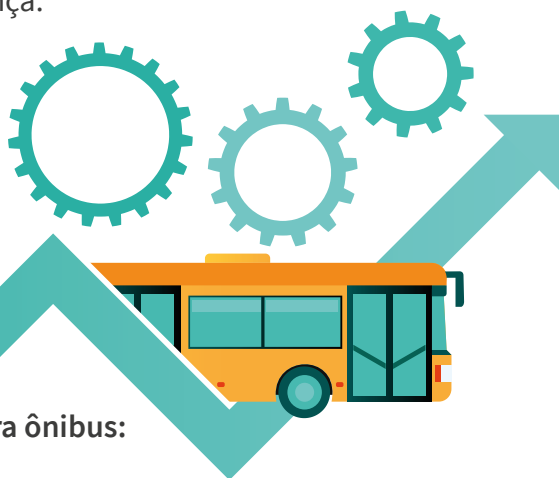
Solução

A priorização do transporte público, por meio da criação de **faixas exclusivas** à direita da via e **corredores centrais para ônibus**, é medida de custo relativamente baixo, de rápida implantação e que gera resultados em curto prazo, com ganho de velocidade e produtividade — trafegando em vias sem congestionamento, menos ônibus podem fazer mais viagens e levar mais passageiros em menos tempo; isso reduz custos, melhora a qualidade dos serviços e tem reflexo positivo na tarifa.



Sistemas BRT (*Bus Rapid Transit*) são linhas troncais e estruturadoras com elevada capacidade de transporte, cujas soluções de priorização são indicadas para cidades de maior porte; têm custo e tempo de implantação mais alto que faixas e corredores e são apropriados para situações em que a demanda não justifica economicamente sistemas sobre trilhos. Eles oferecem um serviço de muito maior qualidade, equiparável aos sistemas sobre trilhos — desde que implantados de forma correta, e desde que o modelo de negócios considere a clara definição das responsabilidades pela operação; manutenção das vias, estações e terminais; e outros serviços, como limpeza e segurança.

SISTEMAS BRT



A infraestrutura exclusiva para ônibus:

- ✓ Aumenta sua velocidade comercial.
- ✓ Dá maior eficiência ao uso e gestão operacional da frota.
- ✓ Contribui para a regularidade de intervalos entre os ônibus.
- ✓ E, mais importante, reduz o tempo de viagem do passageiro.

Os investimentos em infraestrutura para o transporte público não devem se limitar às alterações nas vias para dar **prioridade de circulação aos ônibus**; é preciso também:

- ✓ Melhorar pontos de parada, investindo em coberturas, calçadas com acessibilidade, iluminação e segurança. Isso facilita o acesso, em especial de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, e aumenta a satisfação do passageiro com o serviço.



- ✓ Nas cidades maiores, investir em terminais de passageiros, para facilitar as integrações e trocas de linhas ou mesmo combinar viagens de ônibus com outros modos de transporte (trens, metrô, carros, bicicletas, etc.).
- ✓ Eliminar cruzamentos desnecessários ao longo do itinerário, para reduzir o número de paradas do ônibus.
- ✓ Adotar sistemas inteligentes de transporte, usando tecnologias disponíveis para sincronizar semáforos e controlar o fluxo dos veículos.



Qual a melhor opção para minha cidade?

A tabela abaixo indica a compatibilidade entre os modelos de priorização e o perfil de cada cidade. Em linhas gerais, a recomendação é a seguinte:

Porte da cidade	Pequeno a médio porte	Médio porte	Médio a grande porte	Grande porte e regiões metropolitanas
Faixa exclusiva	sim	sim	sim	sim
Corredor central	Em casos específicos	sim	sim	sim
BRT	Em casos específicos	Em casos específicos	sim	sim

Fonte: Guia TPC - Orientações para Seleção de Tecnologias e Implementação de Projetos de Transporte Coletivo

E QUANTO CUSTA CADA UM?

Tomando como base preços médios de mercado, o investimento necessário em prioridade na via seria:

- ✓ Faixa exclusiva à direita: R\$330 mil por km
- ✓ Corredores centrais: R\$7,5 milhões por km
- ✓ BRT: R\$41 milhões por km (cerca de 1/10 do custo de um metrô, que é indicado para situações de alta demanda ou cidades de grande população).



Investimento X Retorno

O investimento vai variar segundo a necessidade de cada município. Como ordem de grandeza, o custo total estimado para a implantação dos 8.900 km de intervenções nas vias em todo o Brasil seria de **R\$18,7 bilhões**, sendo que sua cidade responderia por uma fração proporcional desse valor.

Mas, se somarmos os ganhos com a redução do tempo de viagem, ganho de produtividade, redução do consumo de combustíveis, redução de poluição e redução dos custos de uso de transporte individual (já que um ônibus que não fica parado em congestionamentos tende a atrair mais passageiros), **o retorno projetado desse investimento seria de 60% no primeiro ano de implantação!**



Como fazer

Existem manuais que sistematizam as experiências exitosas de cidades que já avançaram nesse tipo de solução e servem como exemplo para a implantação de programas semelhantes em nível local.

PARA COMEÇAR:

Um guia sobre projetos de qualificação e racionalização de sistemas de transporte:

<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635277253009534265.pdf>



Para faixas exclusivas,
uma boa referência é:

[https://www.ntu.org.br/novo/upload/
Publicacao/Pub635399779599334232.pdf](https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635399779599334232.pdf)



E para sistemas BRT,
há um conjunto de 13
estudos de caso que servem
como ponto de partida:

[https://www.ntu.org.br/novo/upload/
Publicacao/Pub635109526781748662.pdf](https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635109526781748662.pdf)



E aqui estão os principais
conceitos e elementos de
custo para sistemas BRT:

[http://www.fetranspordocs.com.br/
downloads/27ConceitosBRT.pdf](http://www.fetranspordocs.com.br/downloads/27ConceitosBRT.pdf)



CONSULTE TAMBÉM:

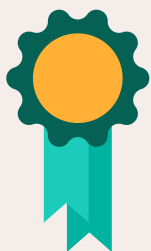


GUIA TPC

Orientações para Seleção de
Tecnologias e Implementação de
Projetos de Transporte Coletivo

[https://web.bndes.gov.br/bib/
jspu/handle/1408/14921](https://web.bndes.gov.br/bib/jspu/handle/1408/14921)

ANOTE AÍ



Onde a priorização foi implantada com êxito, os resultados foram expressivos: em Fortaleza, por exemplo, a implantação de faixas exclusivas dobrou a velocidade dos ônibus, reduziu o tempo de viagem e resultou em 99,7% de regularidade do serviço, que se tornou um dos mais bem avaliados pelos passageiros.

Custeio

04



Desafio

No Brasil, o custo do transporte público coletivo é coberto basicamente pela tarifa pública, cobrada dos passageiros. Fica caro para quem paga, mas nem sempre é suficiente para cobrir os custos de quem provê os serviços — e sobra pouco para investimentos em melhorias.

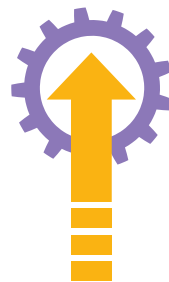
AO CONTRÁRIO DO QUE A MAIORIA DAS PESSOAS PENSA, POUCAS CIDADES BRASILEIRAS SUBSIDIAM SEUS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO.

Além disso, na maioria dos casos a oferta de transporte público é calculada pelo poder público local com base numa taxa de ocupação de seis passageiros por metro quadrado no interior dos ônibus nos horários de pico.

No atual sistema, a tarifa pública é impactada de várias formas:

- ✓ Política tarifária adotada, com gratuidades e descontos – **um em cada cinco passageiros não paga a passagem ou parte dela, em função de gratuidades e descontos tarifários** que beneficiam principalmente estudantes, idosos e outras categorias, dependendo da legislação federal, estadual e municipal (policiais, carteiros, bombeiros, etc.).

Com raras exceções, a grande maioria das gratuidades concedidas não prevê fontes de recursos específicos para financiar esse benefício, cabendo aos passageiros pagantes o ônus de custear esses benefícios — **isso gera um aumento médio da tarifa de 21,7% em todo o país.**



- ✓ Queda no número de passageiros transportados – a concorrência desleal do transporte pirata rouba passageiros do transporte coletivo e impacta no preço da tarifa, já que seu cálculo considera o número de pessoas transportadas. Além disso, o transporte clandestino traz riscos ao passageiro pela falta de fiscalização e manutenção dos veículos. Há também a concorrência com o transporte individual por aplicativo nas curtas distâncias, que tiram dos ônibus passageiros que ajudam a cobrir os custos de quem viaja distâncias maiores.
- ✓ Desperdício de frota: linhas ociosas ou superposição de linhas – por problemas de planejamento, muitas linhas de ônibus acabam disputando os mesmos passageiros, ou têm baixa demanda. São redes de transporte ineficientes.
- ✓ Ausência de prioridade de circulação dos ônibus na via (ver “Infraestrutura”).

Esse modelo de política tarifária está ultrapassado e já não atende ao anseio da sociedade brasileira por um transporte melhor.

Solução

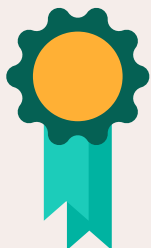
Transporte público de qualidade custa caro em qualquer lugar do mundo, mas esse custo não precisa recair todo sobre quem o utiliza.

É PRECISO UM NOVO MODELO DE FINANCIAMENTO, BASEADO EM OUTRA LÓGICA, COM OUTRAS FONTES ALÉM DA TARIFA, A EXEMPLO DO QUE OCORRE EM OUTROS PAÍSES — QUE CONTAM COM SUBSÍDIOS PÚBLICOS SIGNIFICATIVOS.



Embora grande parte dos países europeus tenha tarifas três vezes superiores à média latino-americana e o dobro da brasileira, a média do subsídio europeu para o transporte público é superior a 50% da receita do sistema nessas localidades, situação totalmente contrária àquela verificada no Brasil. Parte dos recursos é proveniente de fontes extratarifárias como pedágios urbanos e tributação diferenciada para o transporte individual; **transferir recursos do transporte individual para o coletivo é, inclusive, um instrumento de gestão da mobilidade previsto em lei e um fator de estímulo à sustentabilidade**, que ajuda a racionalizar o uso do transporte individual e otimizar a rede de transporte público.

ANOTE AÍ:



Tarifa de remuneração e tarifa pública (Lei 12.587/2012)

- ✓ A tarifa de remuneração é devida ao operador e deve cobrir os custos totais pelo serviço prestado.
- ✓ A tarifa pública é fixada pelo poder público e é a cobrada do passageiro pagante.

Como fazer

O primeiro passo é calcular corretamente o custo do serviço para definir a tarifa de remuneração adequada. Em 2017 a ANTP lançou uma nova metodologia de cálculo baseada em 36 itens e no impacto de cada um deles para o custo total do serviço, a **Planilha ANTP - Custos dos Serviços de Transporte Público por Ônibus**, que atualizou a antiga planilha Geipot de cálculo dos serviços do transporte público por ônibus da década de 1990.



ACESSE A PLANILHA AQUI:

<http://files.antp.org.br/2017/8/21/2.-instrucoes-praticas--final-impresso.pdf>

Com o custo correto, é hora de estudar as possibilidades de redução dos valores para oferecer a melhor tarifa pública. Existem medidas tanto para reduzir os custos, quanto para aumentar as receitas do serviço, permitindo a redução da tarifa pública sem comprometer o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.



Medidas para redução de custo

- ✓ Racionalização da rede de transporte e implantação de serviços sob demanda para complementar a rede existente
- ✓ Prioridade na via para o transporte público
- ✓ Implantação da bilhetagem eletrônica com programa progressivo de substituição de cobradores
- ✓ Desoneração de impostos sobre a atividade
- ✓ Escalonamento de horário das atividades comerciais, industriais, educacionais e de serviços diversos da cidade

Medidas para aumento da receita do transporte público

- ✓ Contribuição do transporte por aplicativo
- ✓ Taxação dos automóveis pelo uso da via para circular e estacionar
- ✓ Limitação de gratuidades e descontos tarifários
- ✓ Novo modelo de Vale-Transporte
- ✓ Captação de recursos do IPVA e taxa de licenciamento de automóveis para o transporte público
- ✓ Cobrança de contribuição de melhoria pelo IPTU para imóveis que foram valorizados por investimentos públicos em transportes



Financiamento

05



Desafio

A falta de recursos e linhas de crédito específicas impede ou retarda os investimentos em infraestrutura urbana voltados para o transporte público; muitas obras são iniciadas, mas não são concluídas, e faltam mecanismos que garantam a sustentabilidade e a viabilidade das iniciativas.

Solução

Identificação e adoção de fontes de recursos adequadas a cada tipo de necessidade:

1 – Faixas exclusivas podem ser financiadas com:

- ✓ Recursos orçamentários destinados à sinalização de tráfego
- ✓ Recursos de multas de trânsito.



2 – A pavimentação das vias utilizadas por ônibus pode ser financiada com:

- ✓ Recursos do Ministério do Desenvolvimento Regional.

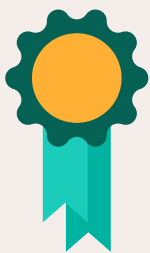
3 – Corredores centrais de avenidas, paradas e pequenos terminais de integração podem ser financiados com:

- ✓ Recursos orçamentários de médio prazo.

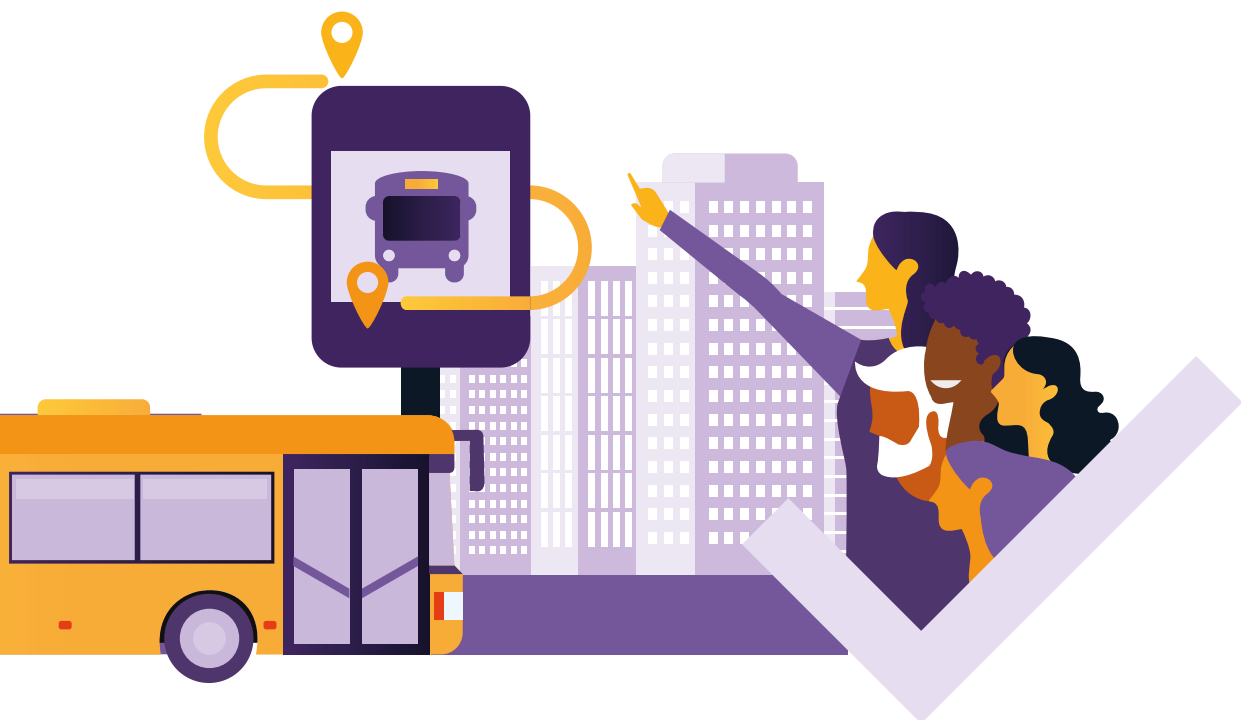
4 – A implantação de BRTs (incluindo vias, paradas, terminais, Sistemas Inteligentes de Transporte – ITS, calçadas) pode ser financiada com:

- ✓ Parcerias Público – Privadas (PPPs)
- ✓ Financiamento via Ministério do Desenvolvimento Regional/Caixa Econômica Federal/BNDES, com utilização do FGI – Fundo Garantidor de Investimento
- ✓ Utilização do FNIT – Fundo Nacional de Infraestrutura do Transporte.

ANOTE AÍ



Projetos associados que reúnem sistemas de transporte público e centros comerciais podem ser viabilizados e realizados sem necessidade de investimentos públicos.



Padrões de qualidade

06



Desafio

As queixas de passageiros relativas ao transporte público — lentidão, desconforto, irregularidade, lotação e custo, entre outros — podem ser resumidas em uma frase: falta de qualidade. Ocorre que qualidade é uma dimensão bastante subjetiva: há a **qualidade desejada** pelo passageiro, que deveria servir de parâmetro para o poder público definir, em função dos recursos existentes, a **qualidade contratada** (que é a definida em contrato com a operadora do serviço). Ambos, operadora e poder público, são responsáveis pela **qualidade ofertada** efetivamente na prestação do serviço, que, por sua vez, levam à **qualidade percebida** pelo passageiro, que ele sente e relata.

Solução

Estabelecimento de padrões de qualidade e ações para tornar o transporte público brasileiro mais rápido, eficaz e satisfatório para seus usuários, considerando as quatro dimensões descritas acima. Quanto mais próxima a qualidade percebida for da qualidade desejada pelo passageiro, melhor avaliado será o serviço nas medições de satisfação.

PARA ISSO, CABE AO GESTOR DO TRANSPORTE PÚBLICO E OPERADORES DO SERVIÇO GARANTIR QUE A QUALIDADE OFERTADA ESTEJA CADA VEZ MAIS PRÓXIMA DA QUALIDADE CONTRATADA, POR MEIO DA DEFINIÇÃO E MEDIÇÃO DE INDICADORES DE DESEMPENHO.



Principais pontos a serem observados nos programas de melhoria da qualidade:

- 1 – Redução do tempo de viagem dos passageiros embarcados**
 - ✓ Implantar a priorização da circulação dos ônibus nas vias e nas proximidades de terminais de integração.
 - ✓ Implantar bilhetagem eletrônica e reduzir pagamentos em dinheiro.
 - ✓ Aumentar a frequência das linhas e sincronizar horários de partidas de linhas-tronco (que cobrem as rotas com maior demanda) e linhas alimentadoras (que levam e trazem passageiros para as linhas-tronco).
- 2 – Redução da lotação interna dos ônibus**
 - ✓ Aumentar a oferta de ônibus utilizando o benefício do aumento da velocidade comercial com melhorias na infraestrutura.
 - ✓ Elaborar plano de reescalonamento de horários nas atividades econômicas, institucionais e escolares em cada cidade (medida mais eficaz, que permite “achatar a curva” dos horários de pico, desafogando o transporte e otimizando a utilização da frota existente).

3 – Melhorar o acesso e as condições de acesso ao transporte

- ✓ Implantar soluções de integração para o início e o final da jornada (“primeira e última milha”), com o aumento da capilaridade da rede.
- ✓ Melhorar calçadas no entorno das paradas, as condições dos pontos de parada e da iluminação pública.
- ✓ Melhorar as informações sobre horários e percursos à população.

4 – Conhecer a opinião da população

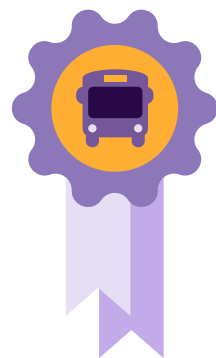
- ✓ Elaborar pesquisas de percepção de imagem.
- ✓ Controlar o cumprimento dos parâmetros contratados.
- ✓ Analisar os resultados e determinar correções.

5 – Reduzir a tarifa pública

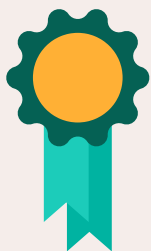
- ✓ Ver as propostas em “Custeio”.

Como fazer:

- ✓ **Conheça as expectativas dos passageiros (qualidade desejada) e use como parâmetro para definir a qualidade a ser contratada das empresas operadoras, em função da disponibilidade orçamentária e técnica local.** Explique aos passageiros o que é possível fazer no momento e estabeleça um programa de melhoria contínua para o futuro.
- ✓ Defina os indicadores de qualidade que serão monitorados no transporte público de sua cidade.
- ✓ Estabeleça uma rotina de coletar e analisar os dados dos indicadores.
- ✓ Use as análises para fazer correções quando o serviço ofertado for inferior ao serviço contratado.
- ✓ Avalie regularmente a qualidade percebida pelos passageiros e use essa informação para retroalimentar o processo.



ANOTE AÍ:



Muitas vezes as ações de melhoria não são percebidas pelos passageiros; a questão deixa de ser um problema de qualidade e passa a ser um problema de (falta de) comunicação.

Saiba mais:

CONSULTE O GUIA BÁSICO DE GESTÃO OPERACIONAL PARA A MELHORIA DA QUALIDADE DO SERVIÇO DE ÔNIBUS

Elaborado pela ANTP:
<http://files.antp.org.br/2019/9/29/guia-de-gestao-operacional-versao-digital.pdf>



Comunicação e desenvolvimento social

07



Desafio

A percepção negativa sobre o ônibus urbano é maior que sobre trens e metrô, segundo as pesquisas. Além dos problemas de qualidade (falta de regularidade e pontualidade, custo da tarifa, etc.), nas grandes e médias cidades o rápido crescimento e a falta de planejamento urbano levam muitas pessoas a residir em regiões periféricas e distantes, fazendo com que essas pessoas passem horas dentro de ônibus e trens para seus deslocamentos, sem conforto. Para complicar, há um desconhecimento generalizado sobre as limitações, regras de funcionamento e benefícios do serviço de transporte coletivo. Por sua vez, o setor de transporte público ainda não conhece seus usuários e suas expectativas.

Solução

É preciso mostrar à sociedade que o transporte público é um instrumento de desenvolvimento social e elemento transformador da vida nas cidades, ao garantir a mobilidade e a sustentabilidade. Isso inclui a valorização dos passageiros e a criação de canais de comunicação para conhecer e atender às suas necessidades, além de transformar o ambiente do transporte público em espaço de convivência, com campanhas educativas, entretenimento e até opções de formação.

Como fazer

Para responder ao desafio, são necessárias ações em três níveis:

1 – Comunicação entre o poder público e a sociedade

- ✓ Divulgue informações essenciais do transporte público de sua cidade.
- ✓ Para isso, estabeleça um diálogo com a mídia e use os canais digitais próprios (sites e mídias sociais da Prefeitura).
- ✓ Promova campanhas educativas e de utilidade pública usando a mídia ônibus (anúncios em *busdoors* e cartazes a bordo ou em paradas de ônibus, entre outros).



2 – Informação e diálogo com o passageiro

- ✓ Crie canais digitais que funcionem a bordo dos veículos e em terminais de passageiros.
- ✓ Ofereça conteúdos digitais aos passageiros embarcados (que podem ser acessados pelo próprio celular de quem está se deslocando).
- ✓ Realize pesquisas periódicas com passageiros (use os próprios canais digitais para isso).
- ✓ Promova o desenvolvimento de ações de responsabilidade social empresarial.
- ✓ Facilite a existência de canais de participação dos setores organizados da sociedade.

3 – Formação para o passageiro frequente

- ✓ Transformar o transporte em ambiente de aprendizagem, por meio do acesso digital às orientações sobre as características do sistema local de transporte e às oportunidades de ensino à distância, de modo a tornar produtivo o tempo de viagem. Assim, as horas gastas semanalmente nos deslocamentos podem ser aproveitadas em cursos de formação gratuitos, ofertados pelas operadoras em parceria com portais educacionais.

Ações emergenciais

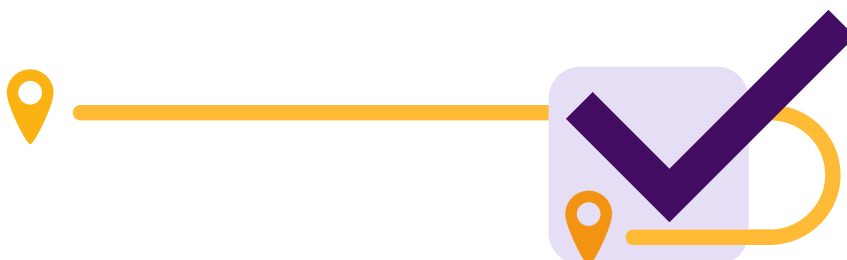
08



Desafio

A pandemia da Covid-19 causou profundos efeitos negativos sobre o transporte público:

- 1 – Desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos**
 - ✓ Queda abrupta de receita e necessidade de manutenção de oferta compatível com protocolos de saúde
 - ✓ Falência e/ou desistência de operadores
- 2 – Redução da demanda, que chegou a 80% no auge da pandemia**
 - ✓ Medo da população
 - ✓ Falta de renda de parte dos antigos passageiros
 - ✓ Redução da atividade econômica (desemprego)
 - ✓ Evasão para sistemas alternativos e piratas

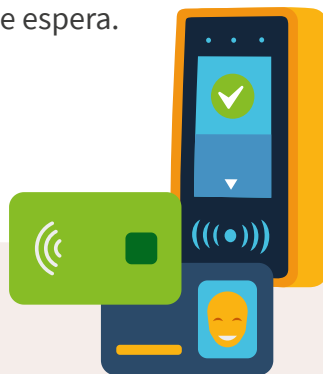


Solução

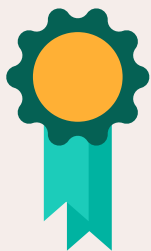
A adoção de medidas emergenciais, ao longo do ano de 2020, teve um papel fundamental para a manutenção das operações, embora algumas empresas não tenham conseguido evitar a suspensão de suas atividades.

TAIS MEDIDAS PODERÃO SER AINDA NECESSÁRIAS NO INÍCIO DE 2021, ATÉ QUE A SITUAÇÃO ESTEJA TOTALMENTE NORMALIZADA.

- ✓ Aportar recursos emergenciais para cobertura do déficit durante os efeitos da pandemia.
- ✓ Repactuar os contratos vigentes, compatibilizando receita com oferta.
- ✓ Implantar protocolos de higiene e saúde na frota e adequar a lotação dos veículos e terminais.
- ✓ Implantar medidas de viabilização imediata de prioridade na via (reduzir tempo de viagem/tempo a bordo).
- ✓ Melhorar o funcionamento dos terminais de transferência para evitar aglomerações e longo tempo de espera.
- ✓ Escalonar as diversas atividades urbanas.



ANOTE AÍ:



A pandemia também evidenciou a necessidade de novos padrões de qualidade no transporte público, para atendimento aos protocolos da saúde, com menor aglomeração e maior higiene. O pleno atendimento desses novos padrões depende da adoção das propostas apresentadas nesta publicação...

Sugestão de fontes adicionais de pesquisa e consulta



ANTP – MOBILIDADE HUMANA PARA UM BRASIL URBANO, panorama da mobilidade urbana do Brasil, com descrição de experiências exitosas dos últimos 20 anos:

<http://files.antp.org.br/2017/7/12/antp-mobilidade-humana-11-07-2017--baixa.pdf>



ANTP – SISTEMA DE INFORMAÇÕES DA MOBILIDADE URBANA, panorama da mobilidade urbana em cidades de 533 cidades com mais de 60 mil habitantes, indicando os impactos econômicos, sociais e ambientais do modelo de mobilidade urbana resultante das políticas historicamente adotadas no Brasil:

<http://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacoes-da-mobilidade--simob--2018.pdf>



ANUÁRIO NTU – traz um balanço dos investimentos em mobilidade urbana e dados sobre o desempenho operacional do setor:

<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub637020043450950070.pdf>



AVALIAÇÃO COMPARATIVA DAS MODALIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO – para conhecer as vantagens dos diferentes modos de transporte:

<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635109537433018893.pdf>



BOAS PRÁTICAS PARA A NOVA MOBILIDADE URBANA – exemplos para a aplicação da Lei 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana):

<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635110576376336907.pdf>



PESQUISA “MOBILIDADE DA POPULAÇÃO URBANA 2017 – CNT/NTU” – levantamento com usuários do transporte público, mostra dificuldades e expectativas dos passageiros:

<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub636397002002520031.pdf>



PESQUISA: Transporte público como direito social. E agora?

<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub636075639144487432.pdf>



RUAS PARA RESPOSTA E RECUPERAÇÃO DA PANDEMIA – NACTO/Global Designing Cities Initiative – a publicação agrega e sintetiza práticas emergentes em transporte e desenho de ruas em resposta à pandemia da Covid-19.

https://globaldesigningcities.org/wp-content/uploads/2020/09/Portuguese_Combined-PDF.pdf



WRI – FERRAMENTA PARA GESTÃO DE QUALIDADE – QUALIÔNIBUS: Programa de Qualidade para o Serviço de Ônibus:

https://wribrasil.org.br/sites/default/files/QualiOnibus_FerramentasQualidade_jan2019.pdf

QUER SABER MAIS?

A versão completa do documento está disponível no site da ANTP.

<http://files.antp.org.br/2020/8/26/propostas-para-o-transporte-publico-nas-eleicoes-2020.pdf>

LINHAS GERAIS PARA UM PROGRAMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EFICIENTE, BARATO E COM QUALIDADE PARA PREFEITOS(AS) E VEREADORES(AS)



Quem Somos

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP)

Entidade que há 43 anos luta em prol da defesa do transporte público coletivo no país, a ANTP coordenou este trabalho. É uma entidade civil, sem fins lucrativos, voltada ao setor de transporte público e do trânsito do Brasil e que tem por objetivo desenvolver e difundir conhecimentos visando seu contínuo aprimoramento.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU)

Representa as operadoras de ônibus urbanos e metropolitanos de todo o Brasil perante os poderes federais e a sociedade civil. Criada em 1987, a NTU reúne cerca de 600 empresas associadas e 77 entidades filiadas (sindicatos, associações e federações) de 25 estados.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (ANFAVEA)

Fundada em 1956, a Anfavea é a entidade que reúne as empresas fabricantes de veículos e máquinas agrícolas com instalações industriais e produção no Brasil.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE ÔNIBUS (FABUS)

É a entidade que congrega os fabricantes de ônibus no Brasil, tendo sido criada em 1959 no Rio de Janeiro.



FÓRUM NACIONAL DE SECRETÁRIOS E DIRIGENTES PÚBLICOS DE MOBILIDADE URBANA

é um espaço não institucional, constituído por secretários e dirigentes de empresas públicas de transporte e/ou de trânsito, que se reúnem periodicamente para compartilharem dúvidas e experiências e proporem estudos e projetos, bem como recomendarem alterações na legislação pertinente a cada tema específico, com intuito da melhoria da qualidade da mobilidade urbana, dos transportes e do trânsito.





Rua Marconi, 34, 2º Andar,
Conjuntos 21 e 22 - Centro
São Paulo - SP, CEP: 01047-000

Telefones: +55 11 3253 8095 /
3259 7115 / 3259 1930
contato@antp.org.br

 antp.org.br

 /antpbrasil

 /antpbr