

# TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

---

**Junho 2002**

# INTRODUÇÃO

Crescimento urbano acelerado e desestruturado, ineficiente planejamento e gestão dos sistemas de transportes de passageiros, instabilidade da legislação, prioridade em investimentos para os automóveis levando a deseconomias, queda da qualidade de vida e degradação ambiental *exigem imperiosa ação por parte dos administradores públicos.*

No Brasil observa-se:

- o crescimento da frota de veículos particulares e facilidade de sua aquisição;
- a elevação da renda de alguns segmentos com uma ampliação de viagens por habitante nos veículos particulares;
- a mudança na localização, nos horários e procedimentos de trabalho em níveis urbano e regional;
- o aumento do desemprego e ocupações informais;
- a falta de priorização do transporte público, tanto em qualidade quanto em quantidade;
- a disseminação do transporte clandestino.

Alerta-se que maior demanda por viagens em automóveis implica na diminuição da velocidade média do fluxo e reflexos diretos nos transportes públicos .

# INTRODUÇÃO

1. A Importância do Transporte de Passageiros para a Eficiência Econômica e Mobilidade da População

Parte da solução dos problemas de transporte passa pela mudança de padrões de gestão regional-urbana e de administração da demanda. Deve-se buscar:

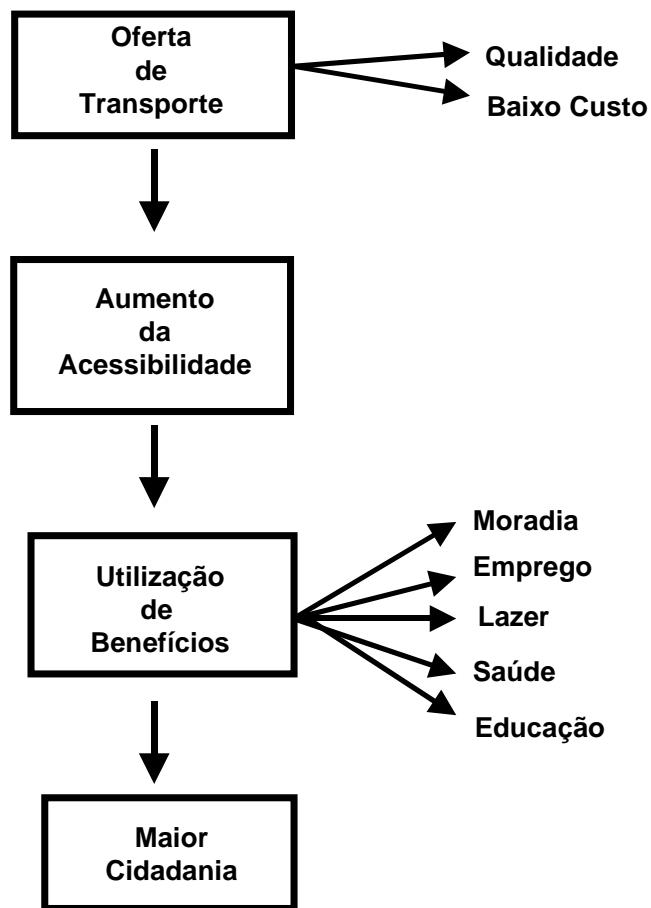
- Maior eficiência energética;
- Menor impacto ambiental.

MANTIDAS AS CONDIÇÕES ATUAIS O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS  
COMPROMETERÁ A EFICIÊNCIA ECONÔMICA, A MOBILIDADE E A  
QUALIDADE DE VIDA DA POPULAÇÃO BRASILEIRA

# FUNÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

1. A Importância do Transporte de Passageiros para a Eficiência Econômica e Mobilidade da População

## FUNÇÃO DO SETOR



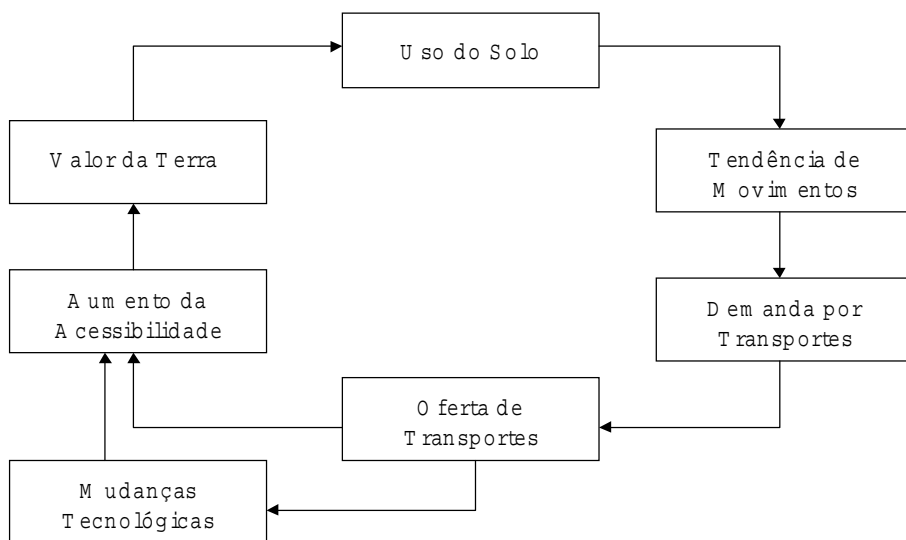
Investimento no transporte público contribui para mudar a qualidade de vida da população.

- O transporte aumenta a oferta de empregos e as trocas comerciais;
- No lado ambiental, o transporte adequado ajuda a reorganizar o espaço urbano e regional;
- Investimentos nos transportes públicos poderão reduzir os custos econômicos dos deslocamentos, mesmo com uma frota crescente de veículos particulares.

# CICLO DE TRANSPORTES E USO DO SOLO

1. A Importância do Transporte de Passageiros para a Eficiência Econômica e Mobilidade da População

Ciclo de Transportes e Uso do Solo



As vias ocupam enormes espaços das cidades e são utilizadas plenamente em apenas ¼ do dia.

Grandes espaços urbanos são utilizados para estacionamentos.

ÁREA URBANA OCUPADA POR PASSAGEIRO		
DO AUTOMÓVEL	6 a 15 VEZES	À DO ÔNIBUS

Transporte público é fundamental para a auto-sustentabilidade dos centros urbanos.

# A CARACTERIZAÇÃO DA REDE URBANA BRASILEIRA

Os aspectos mais importantes da rede urbana brasileira atual são:

47 % POPULAÇÃO EM 49 METRÓPOLES E AGLOMERAÇÕES

12 METRÓPOLES REÚNEM 200 MUNICÍPIOS e 33,6% DA POPULAÇÃO

37 AGLOMERAÇÕES REÚNEM 180 MUNICÍPIOS e 20 MILHÕES DE PESSOAS

Uma política setorial eficiente deverá estender-se pelos aglomerados urbanos, capitais e cidades de porte médio.

Novas questões, como o transporte informal, crescem atualmente, afetam os serviços da malha urbana de cidades do País.

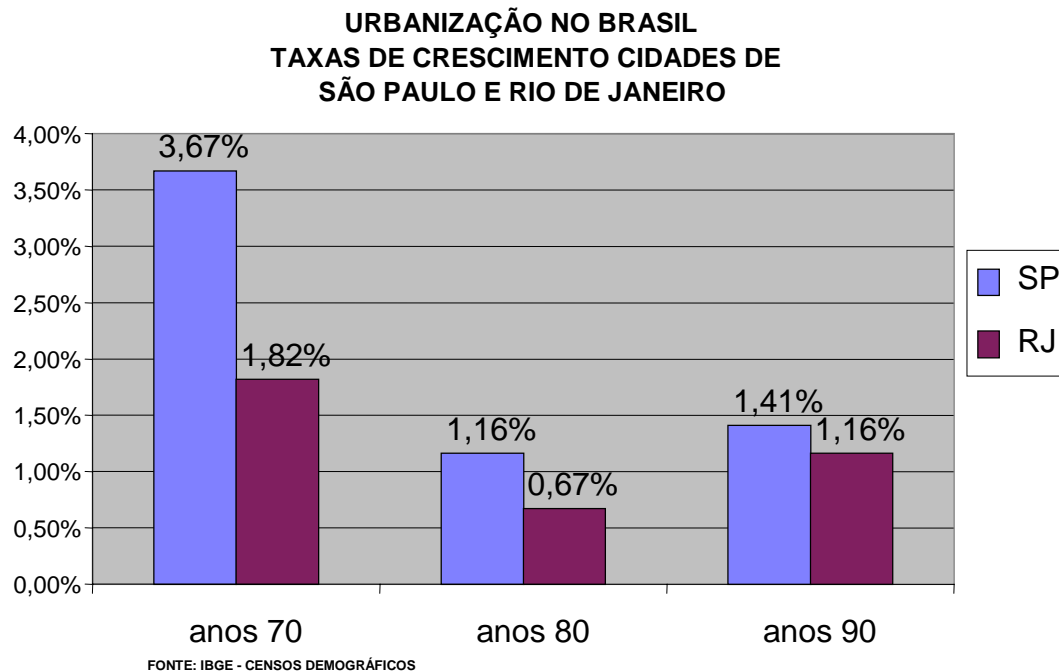
*“Os transportes públicos na maioria das cidades brasileiras estão caminhando para a extinção, se nada for feito para que se reverta as práticas atuais”*

*Rogério Belda*

# A CARACTERIZAÇÃO DA REDE URBANA BRASILEIRA

1. A Importância do Transporte de Passageiros para a Eficiência Econômica e Mobilidade da População

Além da manutenção da tendência de urbanização, as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo voltaram a crescer em taxas maiores do que ocorreu nos anos 80.



# A QUALIDADE DE VIDA E A POBREZA NA ÁREA URBANA

É imprescindível que seja abordada a questão da pobreza urbana e seus reflexos sobre os transportes de passageiros.

O tema é raramente indicado com precisão nos estudos e projetos de transporte.

A má distribuição de renda gera uma urbanização desequilibrada e constitui problema a ser resolvido.

Isso é componente básico de qualquer política do setor público e tem impactos decisivos sobre as taxas de mobilidade no transporte de passageiros, desde o ônibus até o avião, mas sempre passando pelos automóveis.

O quociente entre a renda média dos mais ricos e a dos mais pobres faz do Brasil um país de forte desigualdade.

<b>RAZÃO 20/20</b>		
<b>RENDA MÉDIA DOS 20% MAIS RICOS</b>	<b>32,1 VEZES</b>	<b>A RENDA MÉDIA DOS 20% MAIS POBRES</b>

A melhoria da distribuição de renda em um primeiro momento aumenta a demanda por transporte público, mas também transfere parte da demanda para o transporte individual, tornando ainda mais importante o privilégio para os meios coletivos evitando-se que parte dos ganhos de renda se percam nos congestionamentos.

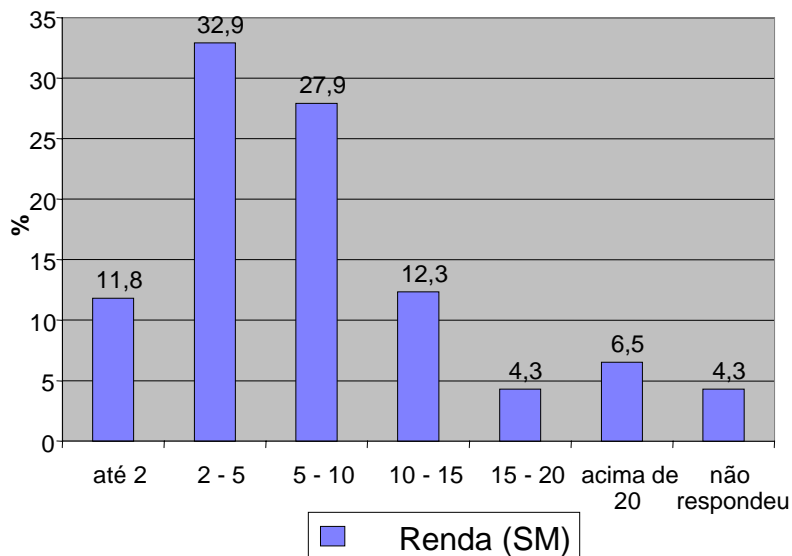


# A QUALIDADE DE VIDA E A POBREZA NA ÁREA URBANA

1. A Importância do Transporte de Passageiros para a Eficiência Econômica e Mobilidade da População

Em nível mundial o Brasil se destaca por ter uma renda média per capita incompatível com os níveis de pobreza gerada pela desigualdade social.

Renda Familiar dos Usuários de Transporte Rodoviário Interestadual



A maior parte da população é cativa dos transportes públicos. Mudanças estruturais ou conjunturais na renda tem reflexos imediatos no aumento da acessibilidade e mobilidade, gerando uma maior demanda por transportes públicos terrestres ou aéreos:

• **Acessibilidade**  
• **Mobilidade**



**Aumento da demanda**

# CUSTO ECONÔMICO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

## Transporte Municipal/Metropolitano

Segundo estudos da ANTP, através de sua Diretoria Regional no Rio de Janeiro:

Para as cidades brasileiras com mais de 100.000 habitantes os custos de combustível, tempo de viagem e poluição ambiental representam:

- Custos de automóveis e ônibus da ordem de 6% do PIB por ano;
- Os custos de congestionamentos atingem a 2,4% do PIB brasileiro.

CUSTOS URBANOS				
Participação das Cidades por Tamanho				
Tamanho (habitantes)	Participação no Número de Cidades %	Participação na População %	Participação na Frota de Automóveis %	Participação nos Custos %
100.000-218.000	56,95	20,10	14,24	16,22
218.000-433.000	27,23	19,67	16,55	17,56
433.000-1.000.000	9,39	19,29	17,55	17,91
acima de 1.000.000	6,43	40,94	51,66	48,30

Os automóveis participam com 90% dos custos globais e os ônibus com 10%. Não foi considerada a perda de produtividade do trabalhador nos cálculos dos custos do tempo.

# CUSTO ECONÔMICO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

- Transporte urbano: municipal/metropolitano de passageiros por ônibus
  - Ainda é hoje responsável pela locomoção em todo o País de 50 milhões de passageiros por dia (90% da demanda do transporte público). Gera 500.000 empregos diretos, uma frota de 95.000 veículos.
  - Movimenta 1% do PIB.

PESSOAL EMPREGADO NO SISTEMA DE ÔNIBUS NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	
DIRETOS	111.672
INDIRETOS	335.015
TOTAL	446.687
FONTE: FETRANSPOR	

# CUSTO ECONÔMICO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

## 1. A Importância do Transporte de Passageiros para a Eficiência Econômica e Mobilidade da População

- O automóvel gera empregos, arrecada impostos e traz desenvolvimento significativo.
- Mas a racionalização dos transportes públicos reduz os custos econômicos e melhora a qualidade de vida através de investimentos em meios de maior eficiência e eficácia.



# CUSTO ECONÔMICO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

- **Transporte urbano de passageiros por táxi**

Atua na prestação do serviço de transporte público, substituindo as viagens realizadas por automóvel e complementando as realizadas pelos transportes públicos.

Apresenta importância no atendimento da demanda de passageiros, principalmente em momentos de urgência e falta de oferta alternativa.

Os órgãos de gerenciamento do transporte nas grandes cidades em geral não organizam os dados referentes ao sistema.

Em Belo Horizonte atende a 120 mil passageiros/dia (o equivalente a 7,5% da demanda transportada nos ônibus da capital).

Importante na geração de empregos, também em Belo Horizonte, para uma frota de 6 mil táxis, gera 11.190 empregos, atingindo a 1,9 pessoas por veículo ocupadas diretamente na realização da prestação de serviço.

# CUSTO ECONÔMICO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

## Transporte Regional de Passageiros

### • Transporte Rodoviário de Passageiros

Mais de 90% dos deslocamentos no País

- Faturamento anual de R\$ 1,7 bilhões - 30% são impostos
- Gera mais de 70 mil empregos diretos

Os transportes rodoviários intermunicipais atingem montantes ainda mais expressivos, embora não quantificados.

Em termos globais os transportes interestaduais e os intermunicipais geram mais de 500.000 empregos indiretos

Transporte interestadual

- 14.000 ônibus;
- 2.700 linhas;
- 200 empresas
- Idade média da frota: 4 anos;
- 72% em serviço convencional;
- 18% em serviço executivo;
- 3% em serviço leito;
- 7% em serviço semi-urbano.

# CUSTO ECONÔMICO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

- Transporte Aéreo de Passageiros

Gera 35 mil empregos diretos e 245 mil empregos indiretos.

Reflete em outros setores da economia: (Turismo e viagens = 5,8 milhões de trabalhadores).

TRANSPORTE ÁEREO	
IMPACTOS ECONÔMICOS/ano	
DIRETOS	US\$ 6,3 bilhões
INDIRETOS	US\$ 5,2 bilhões
IMPOSTOS INDUZIDOS	US\$ 6,2 bilhões
IMPOSTOS DIRETOS/INDIRETOS	US\$ 3,5 bilhões

3 % do PIB

Em mão-de-obra os transportes aéreos geram mais de R\$ 930 milhões por ano e com taxas aeroportuárias e de navegação cerca de R\$ 361 milhões por ano.

*“A aviação é um recurso vital para a Nação”  
Bill Clinton*

# CUSTO ECONÔMICO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

## Transporte Aéreo de Passageiros

1. A Importância do Transporte de Passageiros para a Eficiência Econômica e Mobilidade da População

Participação das Empresas Aéreas no Mercado				
EMPRESA	PARTICIPAÇÃO NO MERCADO %	NÚMERO DE AVIÕES	OCUPAÇÃO %	AVALIAÇÃO DOS CONSUMIDORES
TAM	29,02	73	51	7,3
VARIG	28,51	93	59	6,5
VASP	14,9	32	59	5,5
TRANSBRASIL	10,43	16	69	5,8
RIO SUL	8,84	39	55	-
GOL	3,42	7	62	6,8
Fonte: Empresas Aéreas, Instituto OPINIA, Revista CNT agosto 2001				

*“O Brasil não pode ter uma aviação civil enfraquecida ou dependente.”*



# CUSTO ECONÔMICO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

## Enfoques de Outros Estudos Econômicos



A construção de ruas e avenidas, túneis e viadutos é uma melhoria temporária, pelo aumento do número de carros, só transfere o congestionamento de lugar.

Os congestionamentos nas áreas urbanas apresentam custos que são camuflados, não sendo, por isso, corretamente considerados.

Embora exista um caso de amor entre a humanidade e o automóvel, há que se entender os seus custos e impactos sobre a economia e a qualidade de vida urbana.

- **Estimativas para a Comunidade Européia**

Considerando acidentes, poluição do ar, mudanças climáticas, ruído e congestionamentos, os custos totais dos transportes (Carga e Passageiros) chegam a 9,7% do PIB.

**Os Congestionamentos Urbanos Absorvem 35% do Produto Global Anual de Bangkok**

# CUSTO ECONÔMICO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

- Algumas Estimativas para o Brasil

Estudos realizados na COPPE/UFRJ apresentam para áreas urbanas, que a poluição ambiental e o consumo de combustível geram custos entre 2,5% e 3,9% do PIB

Segundo dados da ANTP cada vez gasta-se mais e viaja-se menos.

MOBILIDADE EM SÃO PAULO			
ITEM	ANO		OBS.
	1991	1998	
Gasto Familiar com transporte % sobre rendimento	13	18	devido maior uso do automóvel
Gasto Familiar com transporte público % sobre rendimento	4,8	5,8	
Mobilidade (viagens/dia/pessoa)	2,06	1,87	inclui viagens a pé
Viagens Motorizadas	1,32	1,23	
FONTE: ANTP			

Cidades que vêm investindo na priorização e melhoria dos transportes públicos tendem a ter menos desperdícios nos custos urbanos.

Essa é a base que deve ser seguida para que as cidades se posicionem e adotem entre as melhorias de sua estrutura de transportes as que privilegiem os públicos em suas diversas modalidades:

PRIORIZAR OS DESLOCAMENTOS DE PASSAGEIROS ATRAVÉS DOS TRANSPORTES PÚBLICOS É IMPERIOSO

# QUESTÕES FUNDAMENTAIS NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

1. A Importância do Transporte de Passageiros para a Eficiência Econômica e Mobilidade da População

- *Como reduzir os custos mantendo o nível de serviço atual?*
- *Como melhorar o nível de serviço mantendo as tarifas atuais?*
- *Como melhorar o nível de serviço e reduzir as tarifas atuais?*



# TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

## INDICADORES DE EFICIÊNCIA

### O Transporte de Passageiros pode ser mais Eficiente

#### Aspectos econômicos

- Perda de produtividade para o trabalho
- Tempo nas viagens
- Uso ineficiente dos ativos
- Perda de produtividade dos transportes coletivos

#### Disponibilidade da oferta

- Variáveis prioritárias na escolha dos modais
- Quantidade
  - Reduzida oferta de transportes de massa
  - Capacidade do sistema de ônibus
- Qualidade
  - Visão do usuário
  - A questão das vans

#### Bem-estar da sociedade

- Assaltos e acidentes
- Engarrafamento
- Satisfação do usuário
  - Uso do ônibus

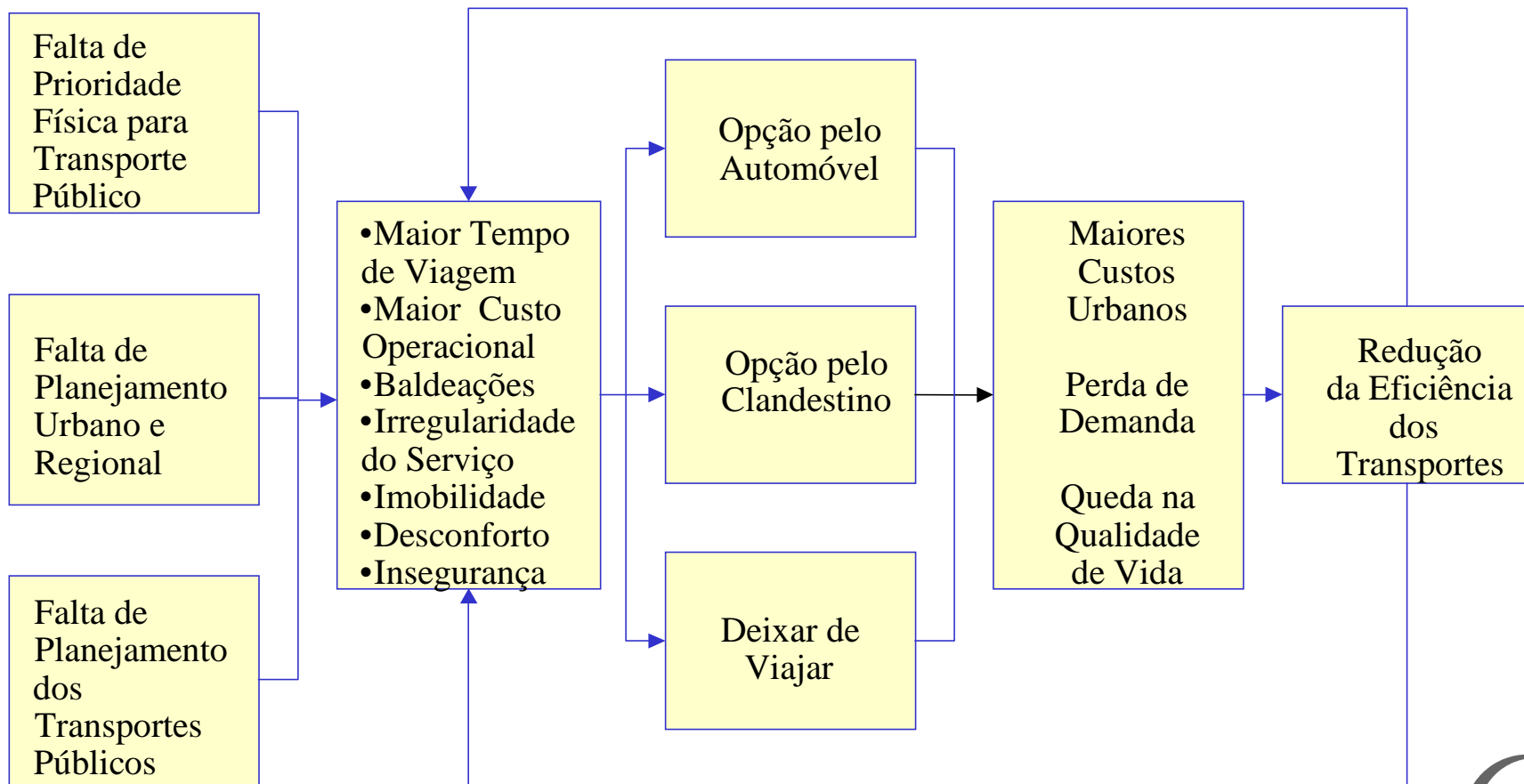
#### Meio ambiente e energia

- Poluição
- Consumo de combustível
- Uso do espaço urbano por vias para automóvel

# CONTEXTUALIZAÇÃO DOS INDICADORES DE DESEMPENHO

Os indicadores de desempenho apresentados neste capítulo representam as necessidades da sociedade e estão contextualizados no diagrama a seguir:

## 2. Indicadores de Eficiência



## Perda de produtividade para o trabalho

Segundo estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) a medida que aumenta o tempo gasto no percurso casa-trabalho tem-se uma perda da capacidade laborativa das pessoas.

Até 40 minutos de viagem ainda não se tem perda de produtividade, a partir desse tempo a perda cresce progressivamente.

TEMPO DE VIAGEM	REDUÇÃO DE PRODUTIVIDADE
40 MINUTOS	NÃO CAUSAM
40 A 60 MINUTOS	14%
60 A 80 MINUTOS	16%
> 80 MINUTOS	21%

# ASPECTOS ECONÔMICOS

## Tempo nas viagens

O estudo “As Deseconomias Causadas pelos Congestionamentos Urbanos” (IPEA/ANTP) mostra, para base de 1997 atualizada para 2002, para os períodos de congestionamentos severos, os custos urbanos para as principais cidades brasileiras com o tempo perdido nessas situações:

DESECONOMIAS	
PERDAS CAUSADAS POR CONGESTIONAMENTOS SEVEROS	
CIDADE	TEMPO/ano
	(milhões de R\$)
Belo Horizonte	20,19
Brasília	1,79
Campinas	2,88
Curitiba	2,55
João Pessoa	0,81
Juiz de Fora	0,80
Porto Alegre	2,82
Recife	2,27
Rio de Janeiro	58,46
São Paulo	170,09
Total	262,65

A importância dos custos daí oriundos se apresenta crescente para as grandes metrópoles brasileiras: São Paulo e Rio de Janeiro.

# ASPECTOS ECONÔMICOS

## Uso ineficiente dos ativos

O mesmo estudo apresenta o excesso de ônibus que devem ser alocados para atender à demanda, superando a perda de tempo causada pelos congestionamentos severos, principalmente pela inexistência de prioridade física no sistema viário para os transportes públicos.

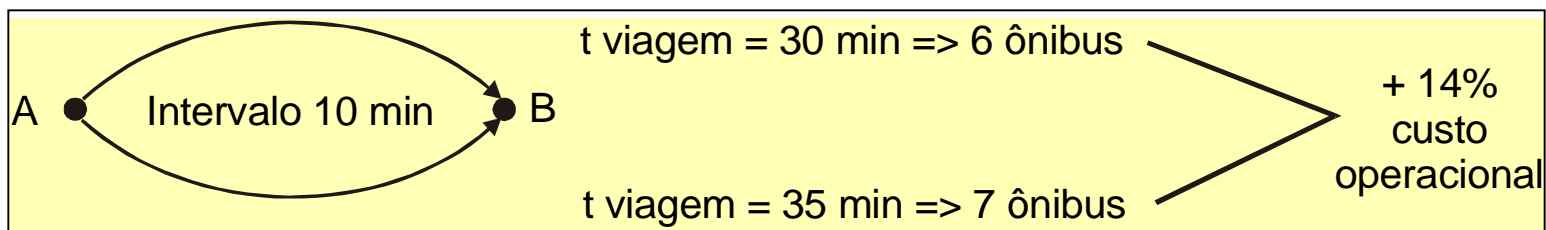
DESECONOMIAS		
PERDAS CAUSADAS POR CONGESTIONAMENTOS SEVEROS		
CIDADE	FROTA EM EXCESSO	REFLEXO NA TARIFA (%)
	Nº DE ÔNIBUS	
Belo Horizonte	315	6,2
Brasília	46	0,9
Campinas	98	6,4
Curitiba	24	1,6
João Pessoa	29	3,7
Juiz de Fora	9	2,1
Porto Alegre	74	2,6
Recife	134	3,5
Rio de Janeiro	1037	9,6
São Paulo	3342	15,8

O acréscimo na tarifa é repassado para os usuários ou reduz a rentabilidade das operadoras e o excesso de ônibus ocupa uma maior parte do sistema viário, com geração de deseconomias urbanas.



## Perda de produtividade dos transportes coletivos

O aumento nos tempos de viagem, causados pela má utilização do espaço viário, faz com que se tenha a necessidade de um maior número de veículos e de pessoal operacional para atender à mesma demanda, mantendo-se a qualidade do serviço.



Esse aumento no tempo de viagem só não é atenuado porque melhorias como preferência de tráfego para os coletivos, envolvendo prioridade física e de sinalização, não são implantadas.

## Variáveis Prioritárias na Escolha dos Modais

As variáveis mais importantes para os usuários na escolha do modal para realizarem suas viagens são:

- Preço;
- Tempo de Viagem;
- Viagens Diretas;
- Atendimento;
- Flexibilidade;
- Conforto;
- Segurança.

Normalmente aparecem uma conjugação de duas ou mais variáveis e não somente uma exclusiva.

A procura por viagens diretas (não-utilização de integração com ônibus, trem, metrô e barcas) tem várias causas, principalmente:

- desconforto da integração;
- quase nula vantagem tarifária.

# DISPONIBILIDADE DA OFERTA

## Quantidade

- **Reduzida oferta de transportes de massa**

Isso ocorre pelas características dos sistemas:

Os transportes de massa: ferrovia, metrô e barcas exigem recursos elevados.

A infra-estrutura deve ser construída pelo Estado, cabendo a operação ao setor privado.

O custo de manutenção também é elevado.

O investimento em transporte de massa não se paga sozinho (só pela receita das tarifas), mas com benefícios externos, provenientes da diminuição dos congestionamentos e das suas conseqüências, além das vantagens não-monetárias que um sistema de transporte público racionalizado oferece à população.

Os sistemas de transporte de massa exigem que os indicadores de qualidade, bem como todas as obrigações das diversas partes envolvidas, sejam definidas em contrato, nos casos de concessão ao setor privado.

Observa-se que o esforço em prol da construção de rodovias, urbanas ou não, bem como o lobby dos automóveis, é maior do que para a construção e o fornecimento de transporte público de massa, como ocorreu recentemente nas discussões sobre a aplicação dos recursos da CIDE.

## Visão do usuário: Privatização dos sistemas de transporte de massa no Rio de Janeiro

Os usuários têm perfeito conhecimento do processo de privatização e têm uma percepção simpática em todos os três casos do Rio de Janeiro: metrô, trens e barcas.

As melhorias de limpeza, regularidade e comunicação são creditadas às novas administrações privadas.

Os problemas de superlotação nos horários de pico nos trens não são imputados às Concessionárias, são ainda situações de falta de investimento governamental.

A iniciativa de promoções, especialmente nas tarifas, é vista como forma de agradar os seus clientes. E, de fato, agrada.

A boa comunicação e recebimento de reclamações é o oposto do que os ônibus fazem.



Estes aspectos podem ser facilmente extrapolados para outras regiões do País e valem tanto para os transportes urbanos e metropolitanos quanto para os regionais (intermunicipais e até interestaduais).

# DISPONIBILIDADE DA OFERTA

- Capacidade do sistema de ônibus**

A capacidade que um sistema racionalizado de transporte público pode atingir, operando com ônibus, atende à quase toda a demanda dos principais corredores urbanos de passageiros do Brasil. Isso independe da fonte energética (trolley, gás, diesel).

SISTEMA OPERADO POR ÔNIBUS			
CAPACIDADE DE TRANSPORTE			
VEÍCULO		CORREDOR	
Capacidade	Tipo		
22	micro-ônibus	1320	
70	convencional	4200	
90	padron	4620	
			13860
140	articulado	5400	
			16200
180	bi-articulado	8400	
			25200

 Operação Normal  
 Operação Aperfeiçoada

A falta de racionalização do sistema faz com que apenas 1/3 da capacidade de transporte seja ofertada. Nenhuma cidade ou área metropolitana já usou todo o seu potencial de racionalização e priorização do transporte público rodoviário.

## Qualidade

- **Visão do usuário**

Através de pesquisa qualitativa, a Data UFF realizou, em 2000, um trabalho para a Secretaria de Transportes do Estado do Rio de Janeiro de ***avaliação do sistema de transporte da Região Metropolitana do Rio de Janeiro***.

Abrangeu 10 grupos de usuários dos modais de transporte e diferentes áreas atendidas.

Todos os grupos demonstram uma consciência muito clara do:

*DIREITO DE RECEBER UM SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO  
ADEQUADO, RESPEITADOR, DIGNO.*

As reclamações são feitas mais pelo desaforo do desrespeito aos direitos dos passageiros do que propriamente da questão em si.

O que poderia ser considerado um avanço significativo na qualidade do serviço de transporte, como o ar condicionado nos ônibus e no metrô, é visto com total naturalidade.

É uma extensão e conseqüência dos direitos dos usuários. É simplesmente, obrigação do "transporte" oferecer este nível de serviço e não um favor, algo que deveria receber agradecimentos e elogios especiais.

- **Visão do usuário - A questão das vans**

O crescimento do uso das vans se insere no aspecto de maior respeito ao direito do cliente e aspiração por qualidade:

- Teve espaço pelo vácuo do mal serviço dos transportes de massa, em especial dos ônibus.
- Não é tanto pela maior rapidez, flexibilidade de itinerário, ir sentado ( que se oporiam a ser mais inseguro, mais caro) mas pelo **conjunto do modal vans** que atrai;
- O atendimento é mais personalizado, o motorista faz realmente o papel do dono;
- Não há a figura distante e mal vista da empresa;
- O sistema de cobrança é mais suave.

*A van, no inconsciente da população, se aproxima do serviço de táxi.*

- É um modal que tem como aumentar sua atratividade pelo atendimento personalizado, como exemplo o uso do celular para marcar horário.
- Poder modificar um itinerário em função do trânsito, de comum acordo com todos os passageiros, dando uma sensação de participação, de escolha.
- O atendimento de origens e destinos segmentados aproxima a função de um serviço fretado.

## DISPONIBILIDADE DA OFERTA

*A quantidade insuficiente de transporte público e a qualidade aquém da desejada pela população tem levado ao maior uso do transporte clandestino e do transporte privado - o automóvel.*

*O automóvel vem sendo um caso de amor da população por várias razões alegadas (pseudo-segurança, privacidade) e principalmente por sua disponibilidade a qualquer momento e para qualquer lugar.*



## Assaltos e acidentes

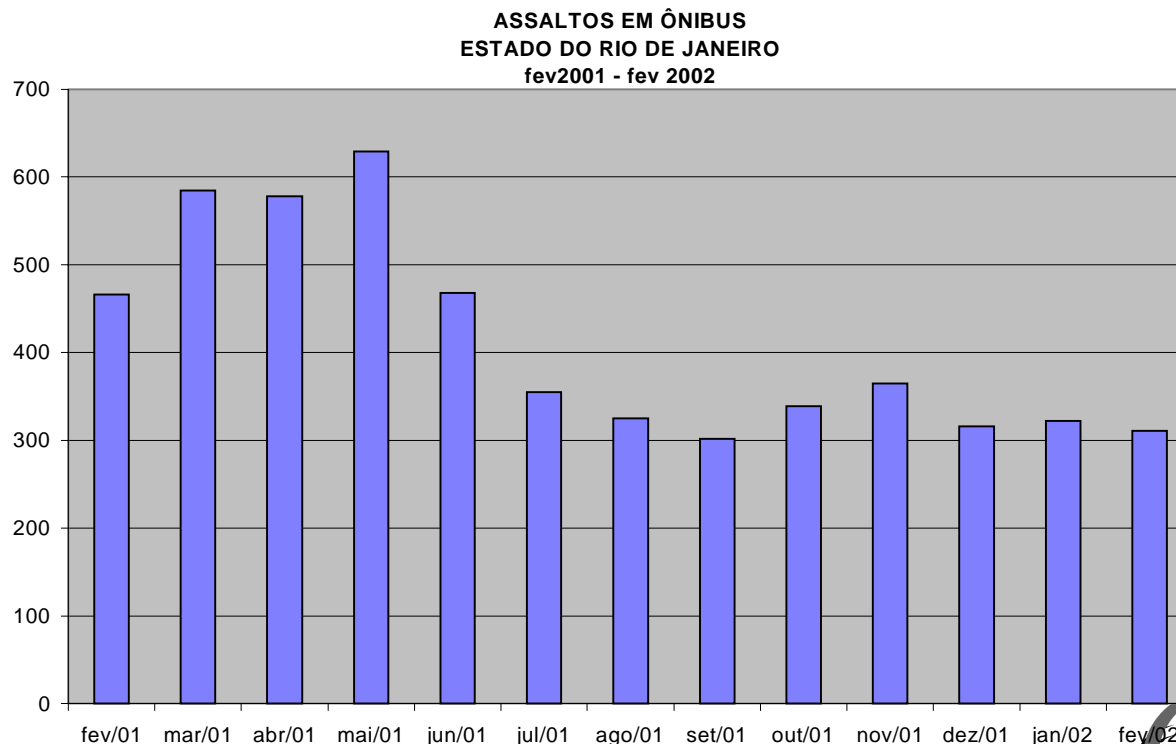
A segurança do transporte para o passageiro abrange a prevenção contra a violência e contra os acidentes de trânsito.

É uma grande preocupação dos usuários o assalto aos passageiros nos ônibus. Casos como o da linha 174 no Rio de Janeiro são marcos inesquecíveis.

2. Indicadores de Eficiência

No Estado do Rio de Janeiro o número de assaltos vêm diminuindo.

Entretanto a sensação de insegurança dos passageiros se mantém.

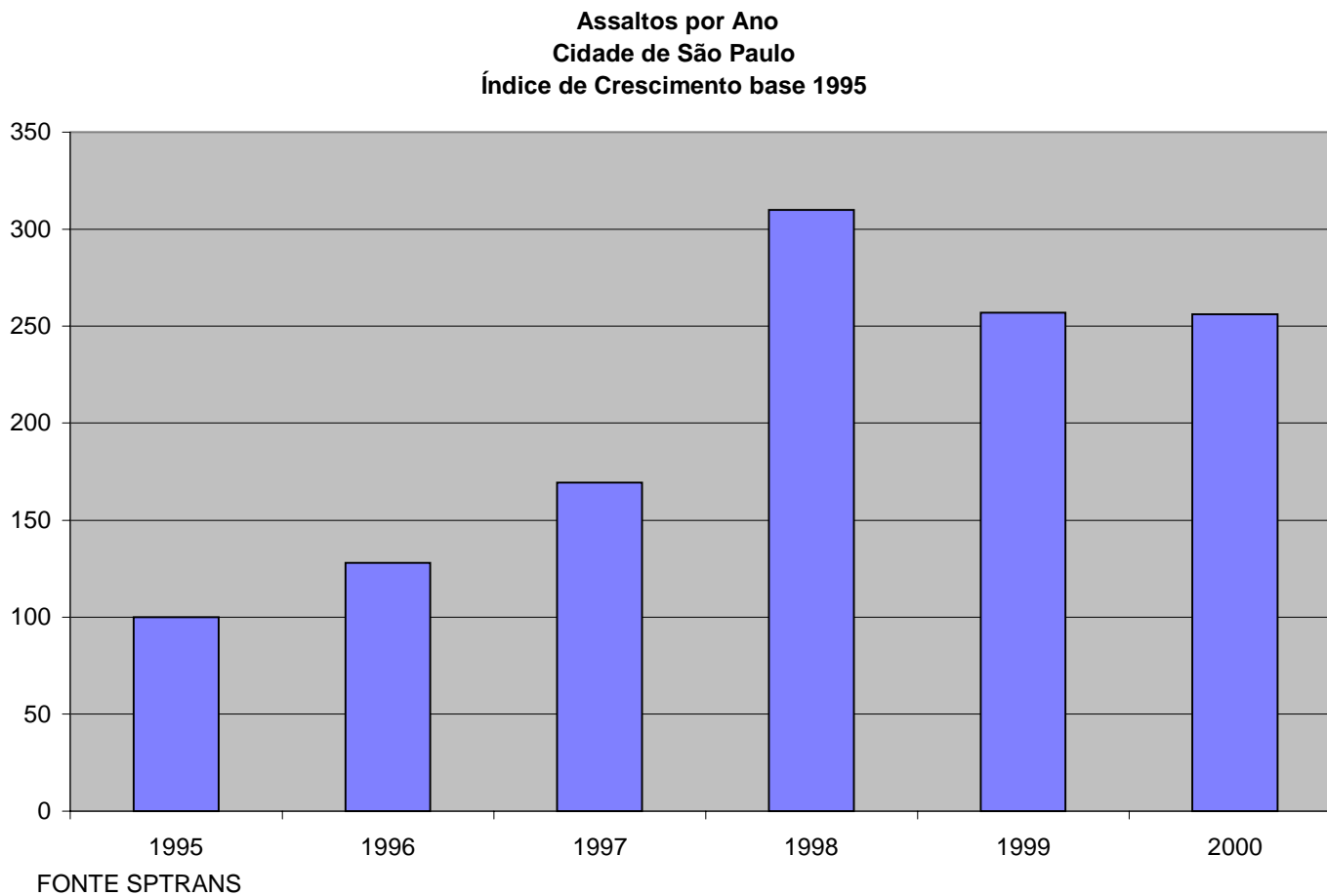


FONTE: D.O. EXECUTIVO/RJ

## BEM ESTAR DA SOCIEDADE

Já o número de assaltos a ônibus na Cidade de São Paulo vem crescendo.

2. Indicadores de Eficiência

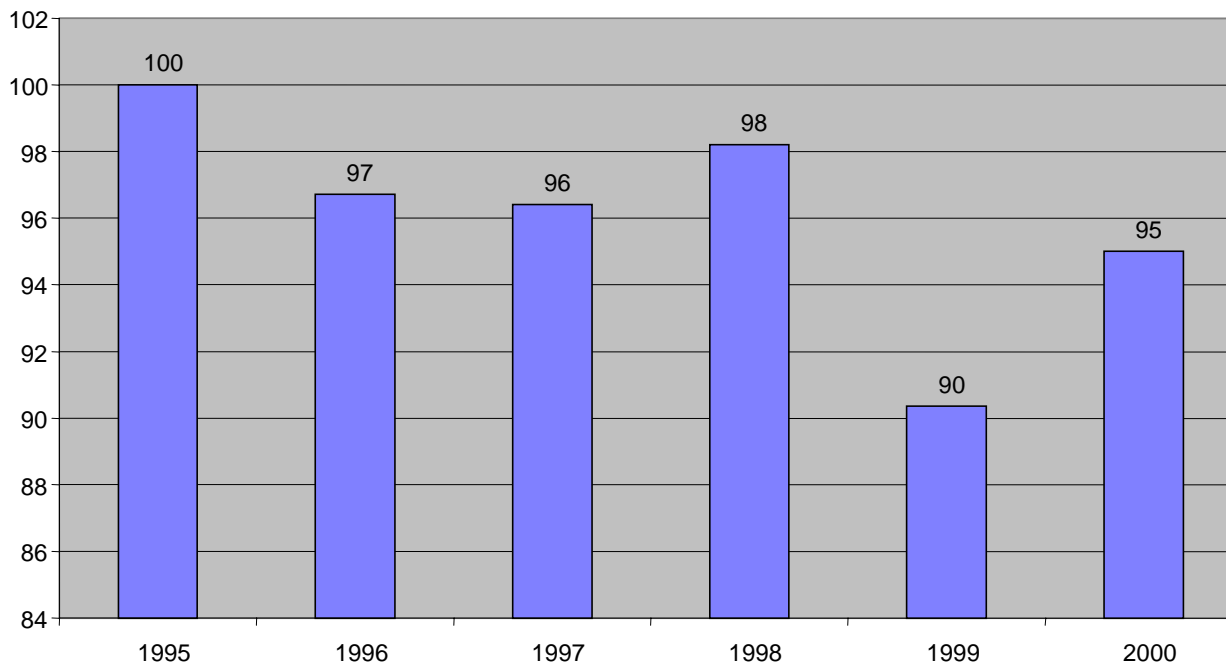


## BEM ESTAR DA SOCIEDADE

Ao contrário do número de assaltos - outra preocupação dos usuários - o número de acidentes na cidade de São Paulo envolvendo ônibus reduziu-se mas ainda se mantém elevado. Com um acidente a cada 40.000 km rodados, cada ônibus se envolve em média em dois acidentes de trânsito por ano.

2. Indicadores de Eficiência

Acidentes Envolvendo Ônibus Municipal  
Cidade de São Paulo  
Base 1995



FONTE: SPTRANS

Os dados justificam a preocupação dos usuários e seu questionamento sobre a eficiência.

## Engarrafamento

O congestionamento do trânsito apresenta, além do desconforto para os usuários, um comprometimento da qualidade de vida.

2. Indicadores de Eficiência

• Cada hora diária em congestionamentos em uma vida laboral de 35 anos.



• 1 ano de vida perdida no congestionamento.

## Satisfação do usuário

Segundo a pesquisa da Data/UFF, conforme a opinião dos usuários:

- O transporte tem mais soluções possíveis que a saúde, escola, moradia;
- Os ônibus, por transportarem a maior parte da demanda de passageiros, são naturalmente uma vitrine para as críticas mais frequentes;
- No quadro atual, as maiores críticas recaem sobre os donos das empresas de ônibus;
- As observações nomeiam muito especificamente **os donos das empresas**, conjunto que vem sendo mal apresentado pela imprensa reforçando o imaginário popular;
- Contribui para a imagem negativa das empresas de ônibus ter sido esse segmento, por um longo tempo, um dos poucos serviços públicos prestados por empresas privadas;
- *O transporte é o serviço público mais próximo do dia-a-dia da população.*
- Uma das características é a possibilidade de buscar outras maneiras de fazer a viagem:
  - pagando mais ou menos;
  - Levando mais ou menos tempo;
  - mudando o horário da viagem.

## BEM ESTAR DA SOCIEDADE

- Procura por viagens diretas (não-utilização de integração com ônibus, trem, metrô e barcas) tem várias causas:
  - desconforto da integração;
  - quase nula vantagem tarifária
- Observou-se que os passageiros de qualquer modal conhecem, perfeitamente, as ofertas dos outros modais.
- Enfim, é um usuário que quer levar vantagem no seu transporte, não se conforma com o que está recebendo.
- Está plenamente na Lei da Oferta e Procura, mais até do que quando compra no supermercado onde acaba indo quase sempre ao mesmo.

- **Uso dos Ônibus**

Ainda segundo a mesma pesquisa, a relação é de amor e ódio com o seu "ônibus de cada dia", fruto da relação de dependência que os passageiros tem para realizar seus deslocamentos.

Problemas de horários, trânsito, cansaço são somados aos problemas de dinheiro, saúde, familiares, que o cotidiano dos ônibus carrega diariamente.

*O que se chama de "amor" aos ônibus é a confiança que os passageiros demonstram ao serviço.*

Eles sabem que os ônibus vão passar pelo ponto de parada, parar para que embarquem e chegarão ao destino.

Cumprem este lado do contrato de serviço. O que os permitem também cumprir seus compromissos de chegarem ao emprego.

*O "ódio" vem do mal trato que recebem como clientes.*

Do não-reconhecimento por parte das empresas de que eles são dependentes de sua demanda, tanto como eles o são do meio de transporte ofertado.

O sentimento inequívoco é que não há uma relação unívoca cliente x empresa.

Os passageiros, quando são dependentes daquela condução e se sentem diminuídos, revoltam-se contra a empresa muitas vezes dona do monopólio.

## BEM ESTAR DA SOCIEDADE

O monopólio é citado várias vezes como a razão da má qualidade do serviço.

*A satisfação de poder utilizar a van é uma sensação de alforria.*

*"Nunca mais piso naquele ônibus que tive que suportar por 8 anos", declarou uma passageira diante da conversa sobre em que condições aquele grupo de usuários de vans deixariam de usá-las ( explorando possíveis melhorias nos outros modais e pioras nas vans).*

Os motoristas, muito mais que os trocadores, representam o elo de ligação com as empresas.

Mas são "perdoados" por vários erros na direção e mal trato pela exploração que sofrem por parte dos donos das empresas, estes sim, verdadeiros "vilões do setor de transporte".

Em pesquisa com usuários de kombis, eles sabem da importância do ônibus, mas têm pena dos "perueiros".



## Poluição

Segundo estudos da Comunidade Européia:

Há um impacto de 1,7% sobre o Produto Interno Bruto de seus países membros devido aos transportes urbanos, o que reflete no nível da poluição.

Reflexo da Poluição em Percentual do PIB

<b>Categoria do Custo</b>	<b>% do PIB</b>
Ruído	0,3
Poluição do ar local	0,4
Efeito estufa	> 1,0
Acidentes	2,0
Congestionamento	2,0
<b>Total</b>	<b>&gt; 6,0</b>

Fonte: UITP, *Public Transport International*, 5/1999.

Comparação de Emissões em Transportes em  
Relação ao Total

<b>Agente</b>	<b>Poluição advinda dos transportes (%)</b>	<b>Poluição advinda dos transportes públicos (%)</b>
CO	80	0
CO <sub>2</sub>	20	0
HC	75	5
NOx	80	15
PM	20	10

Fonte: The Choice of Fuel – UITP – PTI – 4/2000

Os transportes públicos contribuem muito menos do que os transportes privados para a poluição do meio ambiente.

## Consumo de combustível

O estudo do IPEA/ANTP mostra para os períodos de congestionamentos severos, os custos urbanos para as principais cidades brasileiras quanto ao consumo excessivo de combustível nessas situações.

DESECONOMIAS	
PERDAS CAUSADAS POR CONGESTIONAMENTOS SEVEROS	
CIDADE	CONSUMO DE COMBUSTÍVEL
	(milhões de R\$)/ano
Belo Horizonte	4,54
Brasília	0,49
Campinas	3,26
Curitiba	1,98
João Pessoa	0,49
Juiz de Fora	0,14
Porto Alegre	2,06
Recife	1,10
Rio de Janeiro	28,65
São Paulo	155,80
Total	198,50

O custo excessivo provocado por São Paulo extrapola a proporção das demais cidades analisadas.

## Uso do espaço urbano por vias para automóvel

As vias ocupam enormes espaços das cidades e são utilizadas plenamente em apenas  $\frac{1}{4}$  do dia.

Grandes espaços urbanos são utilizados para estacionamentos.

ÁREA URBANA OCUPADA PELO SISTEMA VIÁRIO	
CIDADE	% DO ESPAÇO URBANO
TÓQUIO	13
LONDRES	23
LOS ANGELES	30
RIO DE JANEIRO	25
SÃO PAULO	25

ÁREA URBANA OCUPADA POR PASSAGEIRO		
DO AUTOMÓVEL	6 a 15 VEZES	À DO ÔNIBUS

Transporte público é fundamental para a auto-sustentabilidade dos centros urbanos.

# TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

## CAUSAS DA BAIXA EFICIÊNCIA

### Baixa Eficiência no Transporte Terrestre de Passageiros

#### Baixa sustentabilidade do setor

- Redução da demanda pagante
  - Serviço urbano
  - Serviço intermunicipal
  - Serviço interestadual
- Aumento oferta
  - Serviço urbano
  - Serviço intermunicipal
  - Serviço interestadual
- Comportamento dos preços dos insumos básicos;
- Transporte Clandestino

#### Falta de planejamento

- Planejamento urbano/regional
  - Serviço urbano
  - Serviço intermunicipal/ interestadual
- Baixa integração das modalidades
- Falta planejamento operacional
- Falta de priorização do transporte público
- Apoio a formação no transporte

#### Legislação e regulamentação inadequadas

- Concessões
- Legislação trabalhista
- Legislação cível
- Pedágio
- Fiscalização

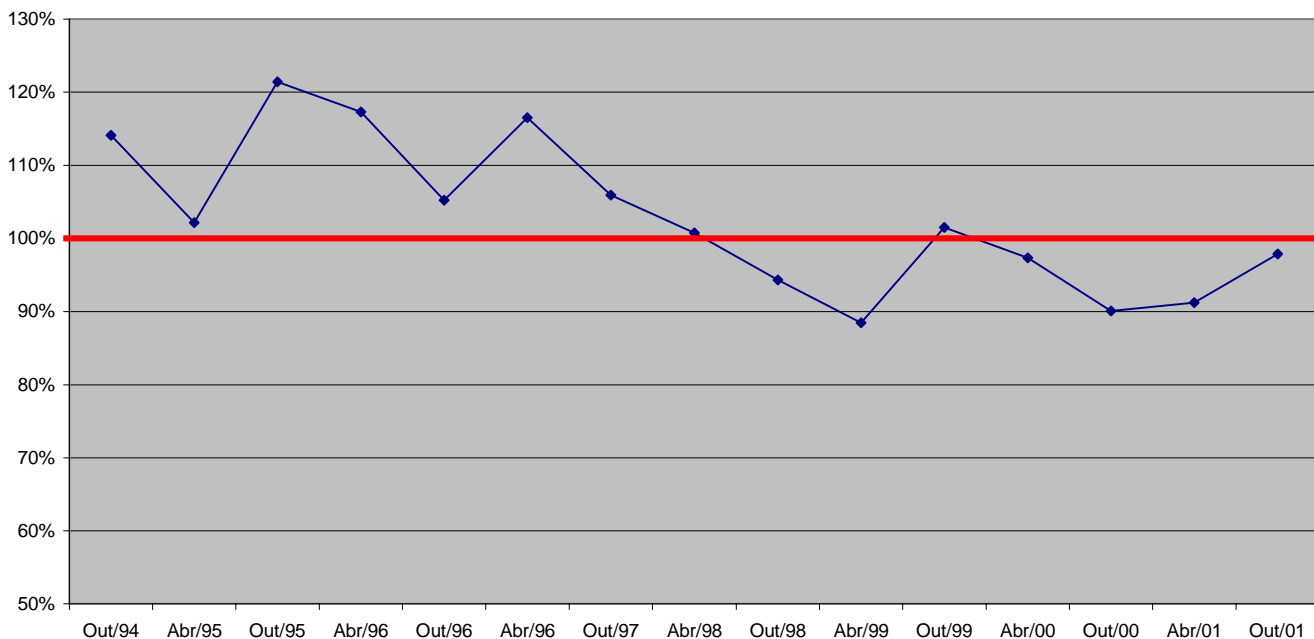
#### Utilização elevada do modal rodoviário

- Motorização da população
- Produção de ônibus e automóveis
- Concentração no uso do ônibus

# BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

A redução da margem de lucratividade dos transportes públicos tem sido constante, como pode observar-se através da relação entre a receita e o custo para um sistema municipal de capital, cujo desequilíbrio não dá sustentabilidade ao sistema no médio prazo.

**RELAÇÃO RECEITA/CUSTO  
SISTEMA MUNICIPAL DE CAPITAL BRASILEIRA**



Ponto de equilíbrio  
(receita = custo)

FONTE: NTU

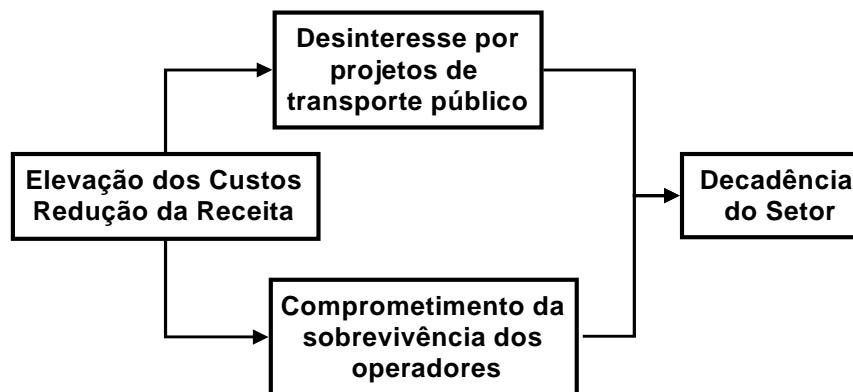
Nota: Utilizados valores nominais de tarifa e de custos, considerando os descontos tarifários concedidos.

3 - Causas da Baixa Eficiência  
Transporte Terrestre

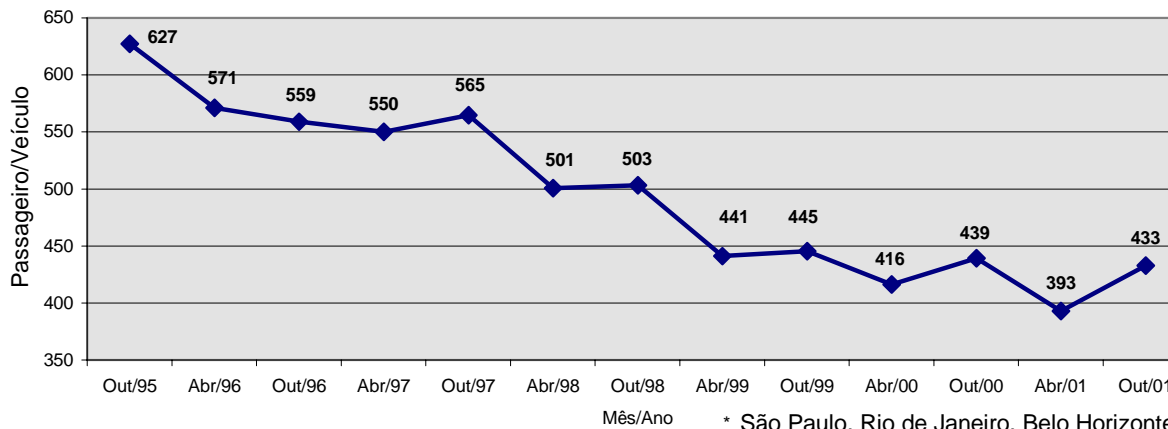
# BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

## 3 - Causas da Baixa Eficiência Transporte Terrestre

O número de passageiros pagantes transportados por ônibus nas capitais brasileiras vem caindo continuamente como reflexo da queda de demanda e do aumento da oferta.



Capitais Brasileiras - Sistema de Ônibus Urbanos\*  
**PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR VEÍCULO/DIA\*\***  
 1995 a 2001



\* São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Porto Alegre, Salvador, Fortaleza e Goiânia

\*\* Passageiro total mensal/frota/25

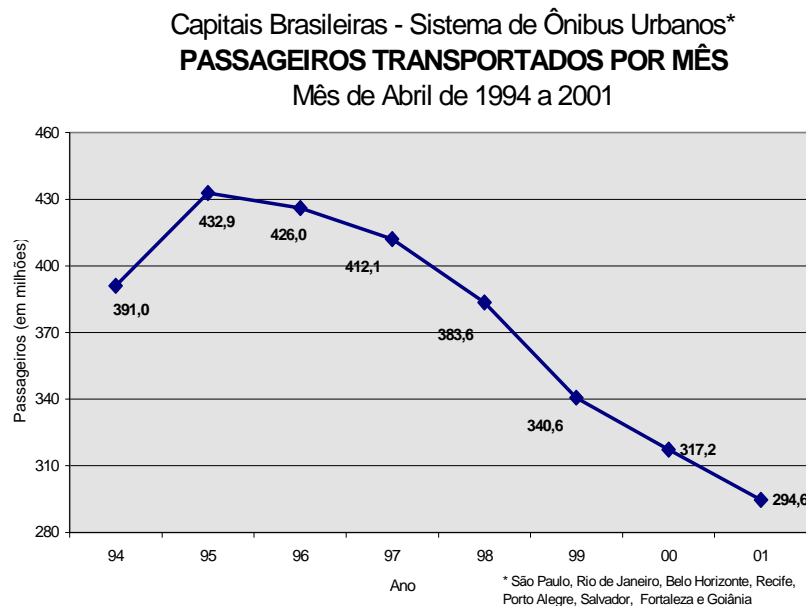
# BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

3 - Causas da Baixa Eficiência  
Transporte Terrestre

## Redução da demanda pagante

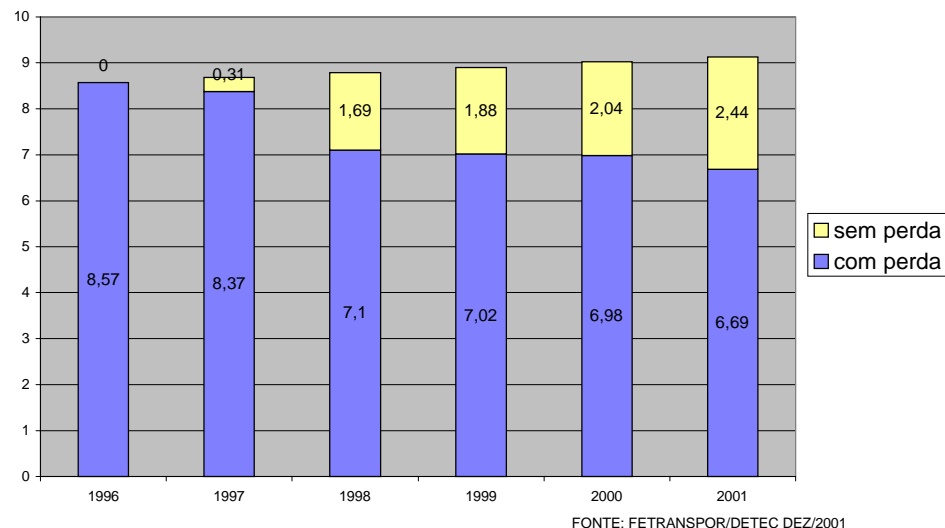
- Serviço urbano: municipal/metropolitano

Para as principais capitais brasileiras.



Tem-se para o Estado do Rio de Janeiro, considerando-se o crescimento populacional.

**Demanda Real e Potencial Perdida pelo Sistema de Transporte de Ônibus Devido ao Crescimento Populacional  
ESTADO DO RIO DE JANEIRO**



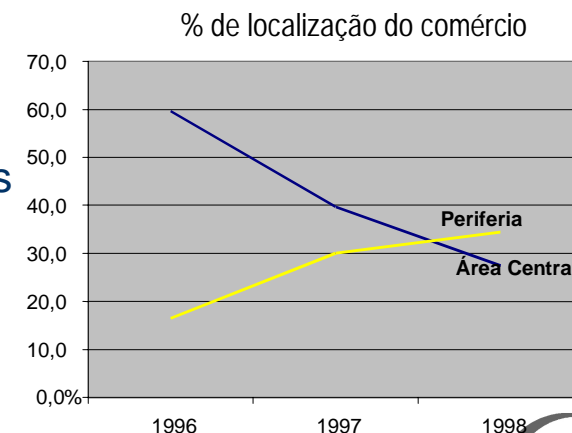
ESTADO DO RIO DE JANEIRO:

- Perda real: 21,93% - 1,88 milhões de passageiros/dia;
- Perda Potencial: 26,75% - 2,44 milhões de passageiros/dia.

## BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

### 3 - Causas da Baixa Eficiência Transporte Terrestre

- **Causas da perda da demanda pagante: serviço municipal/metropolitano**
  - Mudança do comportamento do uso do solo
    - Desconcentração dos serviços e do comércio
  - Disseminação de favelas e habitações precárias
    - Invasões acentuadas de áreas
    - Deterioração das áreas centrais
  - Facilidade de transmissão de documentos
    - Introdução do fax e da internet
    - Trabalho em escritórios virtuais
  - Maior utilização de veículos próprios
    - Aumento dos prazos de financiamento e juros baixos
    - Ampliação da frota, veículos econômicos e motos  
(Ex: em São Paulo (de 87 a 97) + 22% viagens com automóvel)
  - Falta de política de incentivo ao transporte coletivo
    - Maiores tempos de viagem - menor atratividade





# BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

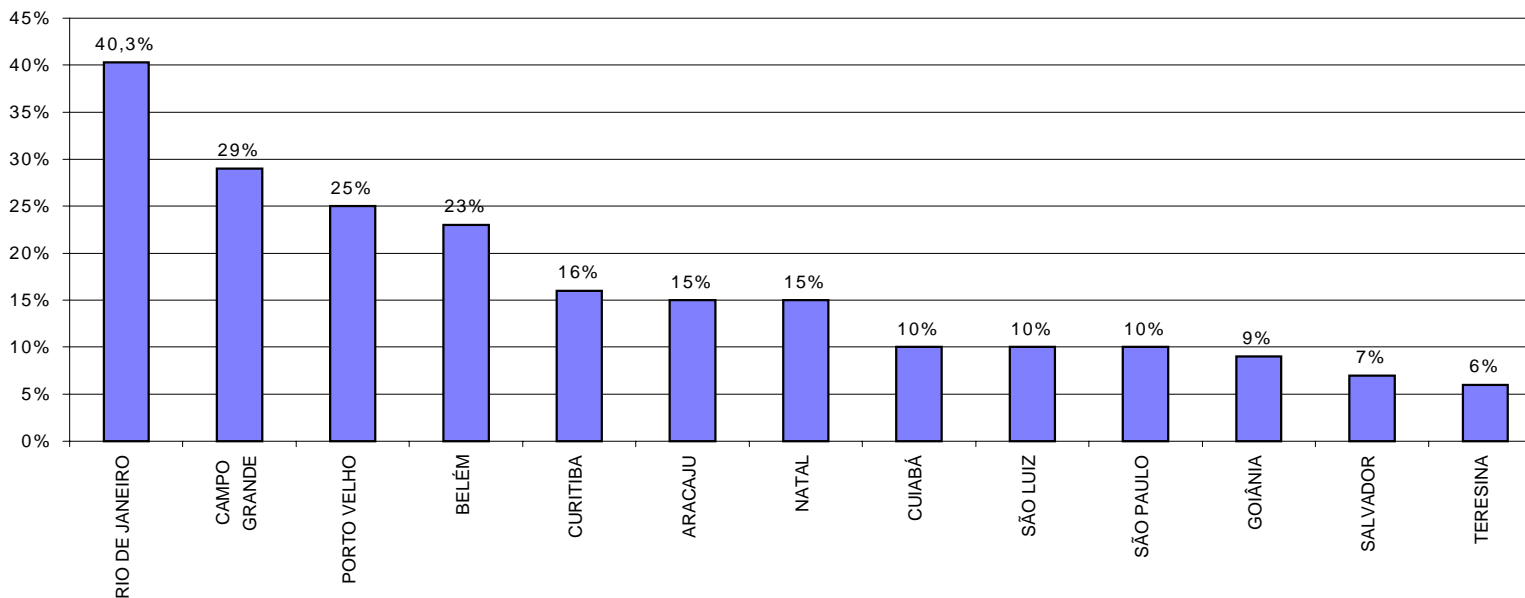
- **Causas da perda da demanda pagante: serviço municipal/metropolitano**

-Aumento da gratuidade,

- Substituição da demanda pagante por gratuitos,
- Aumento da proporção de idosos e de crianças,
- Uso fraudulento dos benefícios

*(Rio de Janeiro: 25% da população do Estado têm direito à gratuidade, atingindo 12,5% da demanda do metrô. Proposta em lei gratuidade para 40% da população.)*

PRINCIPAIS CIDADES BRASILEIRAS  
COMPARAÇÃO DO ÍNDICE DE GRATUIDADES  
PERÍODO MARÇO / 2001



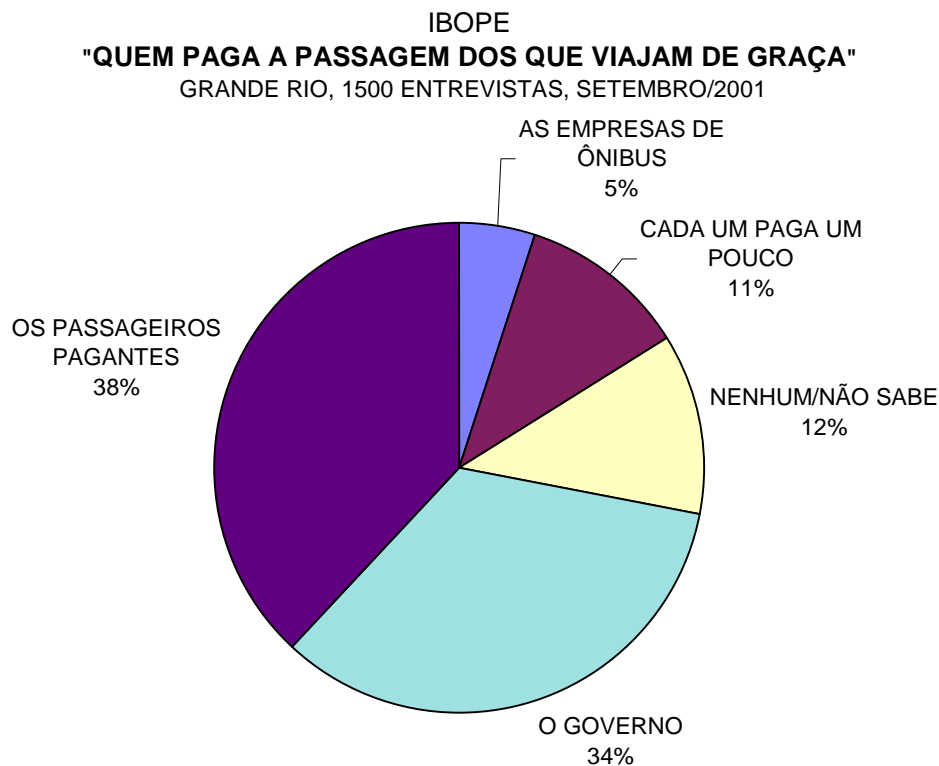
FONTE: SINDICATOS E ENTIDADES REGIONAIS/NTU

# BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

- **Causas da perda da demanda pagante: serviço municipal/metropolitano**

Pesquisa realizada pelo IBOPE por solicitação do órgão de classe dos empresários de transporte do Estado do Rio de Janeiro, mostra a opinião da população do estado sobre as gratuidades.

***Quase 2/3 não sabe que é o próprio passageiro pagante quem arca com os custos das gratuidades.***



## BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

- **Causas da perda da demanda pagante: serviço municipal/metropolitano**

-Adoção de tarifa única,

- Valor baixo para longas distâncias e alto para pequenas distâncias, aumentando viagens a pé;

<b>CIDADE DE PORTE MÉDIO 180.000 hab.</b>	<b>R\$</b>
TARIFA TOTAL	1,10
PARCELA DE GRATUIDADE	0,30
TRANSBORDO ENTRE LINHAS	0,27
TARIFA BÁSICA SERIA	0,53
FONTE: SINERGIA ESTUDOS E PROJETOS LTDA. – ano 2000	

Neste caso, uma grande parcela do preço da tarifa é utilizado para pagar as gratuidades e para subsidiar as viagens de longa distância. Se cada um pagasse a sua parte, a tarifa cobrada poderia ser menos da metade da atual.

## BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

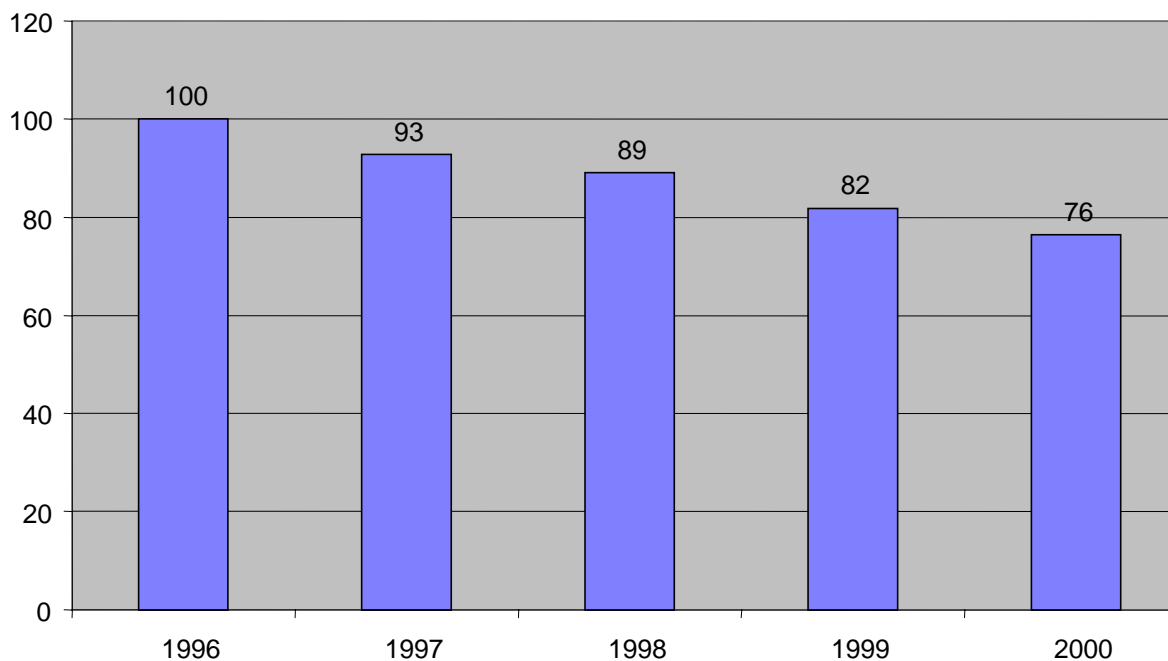
- **Causas da perda da demanda pagante: serviço municipal/metropolitano**
  - Diminuição do emprego formal,
    - Menor uso do benefício do vale transporte;  
*(Em São Paulo - de 87 a 97 -, houve uma redução de 41% das viagens para trabalho em indústrias)*
  - Empobrecimento de parte da população,
    - Redução do número de viagens não-compulsórias;  
*(Em São Paulo - de 87 a 97 - houve uma redução de 25% das viagens a lazer em dias úteis)*
  - Maior violência urbana,
    - Diminuição das viagens opcionais e de lazer;

## BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

- Serviço rodoviário: intermunicipal

A demanda de passageiros pagantes do transporte intermunicipal rodoviário vem apresentando queda, não fortemente como ocorre nos transportes urbanos, mas em contínuo declínio.

Índice CNT de Passageiros x Km  
Região Sudeste  
Transporte Intermunicipal



## BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

### 3 - Causas da Baixa Eficiência Transporte Terrestre

- **Causas da perda da demanda pagante: serviço rodoviário intermunicipal**
  - Mudança do perfil de desenvolvimento dos estados,
    - Criação de novos pólos de desenvolvimento no interior,
    - Disseminação do comércio, serviços e educação;
  - Maior utilização de veículos próprios,
    - Facilidade de aquisição;
    - Passageiro tem maior flexibilidade;
  - Competição com o transporte aéreo,
    - Aviação regional;
  - Dificuldade de acesso aos terminais rodoviários,
    - Localização nas periferias das cidades,
    - Exige a complementação da viagem por outros meios,
    - Custo da Taxa de Utilização de Terminal pode chegar a 34,6% do custo total da passagem para o usuário;
  - Aumento da gratuidade,
    - Substituição do passageiro pagante pelo gratuito,
    - Ocupação do espaço a ser ofertado;  
*(Atinge de 15 a 20% da demanda transportada)*
  - Disseminação do transporte clandestino,
    - Transporte intermunicipal respeita horários rígidos

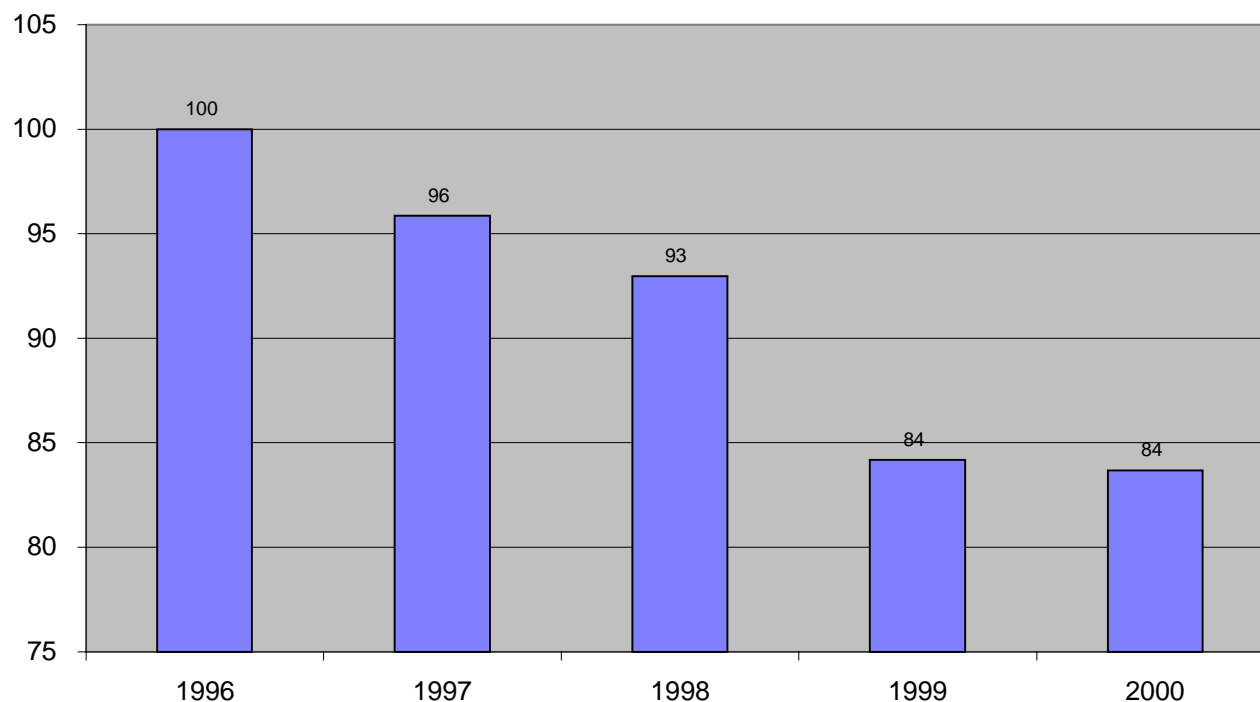
## BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

- **Serviço rodoviário: interestadual**

O transporte rodoviário interestadual tem apresentado, da mesma maneira que os demais serviços do tipo, uma queda de demanda.

Apesar da queda de demanda, o setor ainda apresenta uma taxa de retorno da ordem de 9%.

Índice CNT Passageiros x Km  
Região Sudeste  
Transporte Interestadual



## BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

### 3 - Causas da Baixa Eficiência Transporte Terrestre

- **Causas da perda da demanda pagante: serviço rodoviário interestadual**
  - Aumento dos custos do transporte,
    - Passageiros não são cativos;
  - Maior utilização de veículos próprios,
    - Viagens em “POOL”;
  - Variações na situação econômica da população,
    - Supressão de viagens a passeio;
  - Mudança do perfil econômico do País,
    - Desenvolvimento de outras regiões;
  - Introdução da gratuidade,
    - Substituição do pagante pelo isento,
    - Diminuição dos lugares a serem ofertados;
  - Degradação das rodoviárias,
    - Diminuição da atratividade para os usuários eventuais;
  - Incremento do transporte clandestino,
    - Realizam viagens nos mesmos percursos com menor segurança,
    - Serviço mais personalizado – origem e destino;



## BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

### 3 - Causas da Baixa Eficiência Transporte Terrestre

- **Causas da perda da demanda pagante: serviço rodoviário interestadual**
  - Popularização de outros meios de transporte,
    - Facilidade de pagamento de passagens aéreas;
  - Insegurança quanto a assaltos nas rodovias,
    - Aumento da criminalidade;

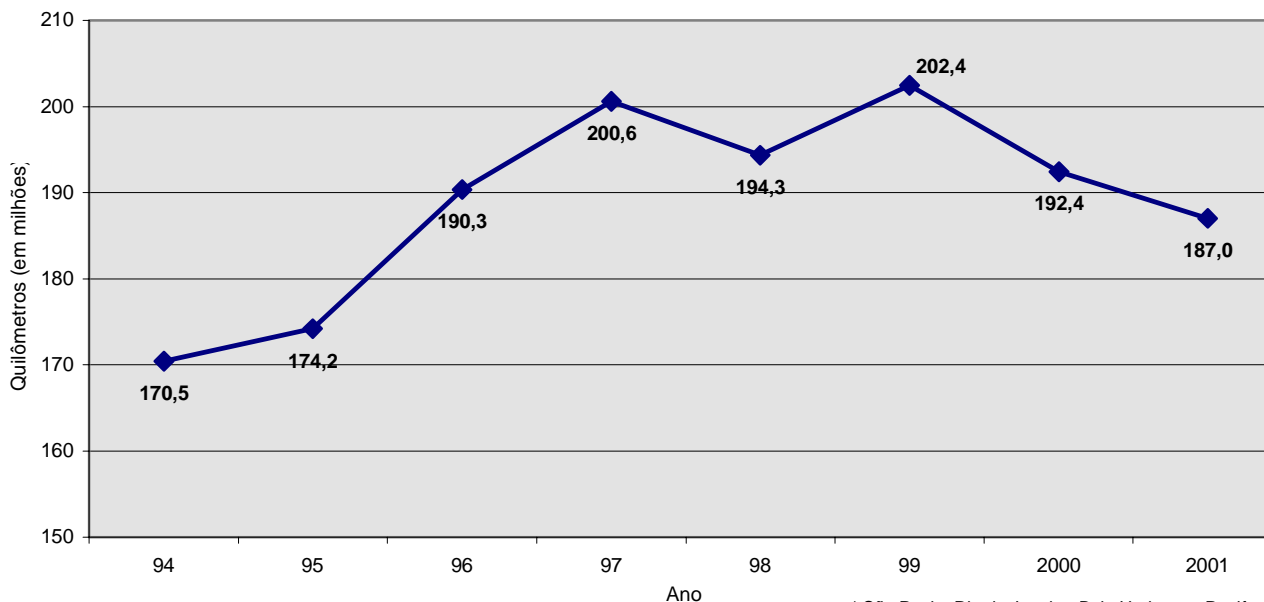
# BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

## Aumento oferta

- Serviço urbano: municipal/metropolitano

O transporte urbano tem apresentado um aumento da oferta. Isso também é reflexo da concorrência com o transporte clandestino que se instalou por diversas regiões do Brasil.

Capitais Brasileiras - Sistema de Ônibus Urbanos\*  
**PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA MENSAL**  
 Mês de Abril de 1994 a 2001



FONTE: NTU

\* São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Porto Alegre, Salvador, Fortaleza e Goiânia

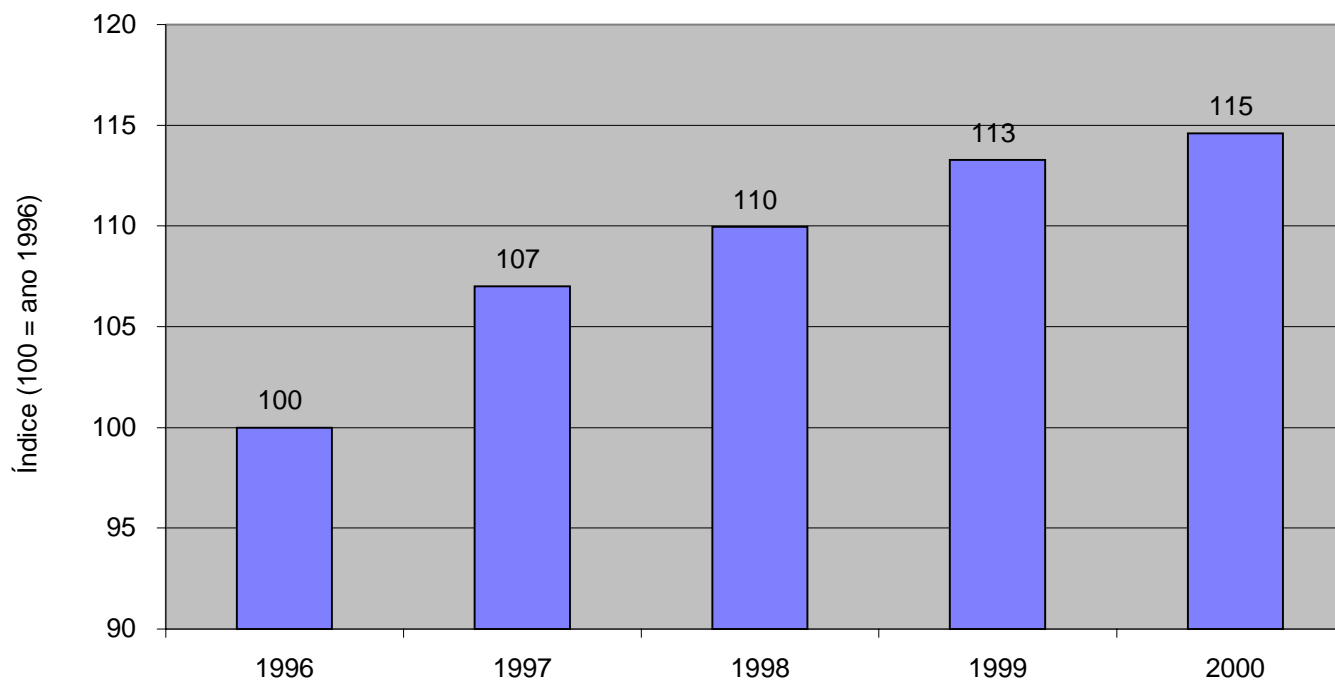
## BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

- **Serviço rodoviário: intermunicipal**

Os veículos estão trafegando com sensível redução do número de passageiros por quilômetro. Isso se deve principalmente à necessidade de concorrer com o transporte clandestino e, em menor escala, com os outros meios de transporte.

3 - Causas da Baixa Eficiência  
Transporte Terrestre

Consumo de Diesel  
Região Sudeste  
Transporte Intermunicipal



FORNTE: CNT

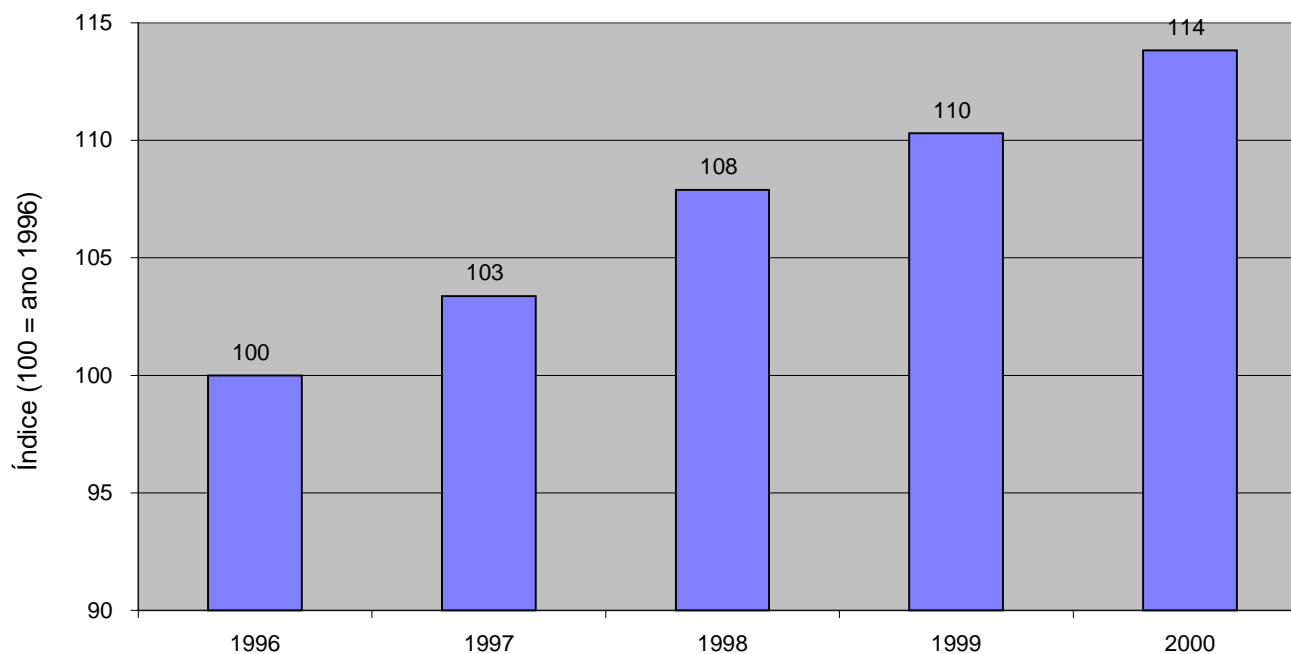
## BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

- Serviço rodoviário: interestadual

A situação se assemelha ao transporte intermunicipal, só agravada pelas extensões das linhas que levam a uma maior desvantagem competitiva com o transporte aéreo e o reflexo das tarifas sobre o orçamento familiar.

3 - Causas da Baixa Eficiência  
Transporte Terrestre

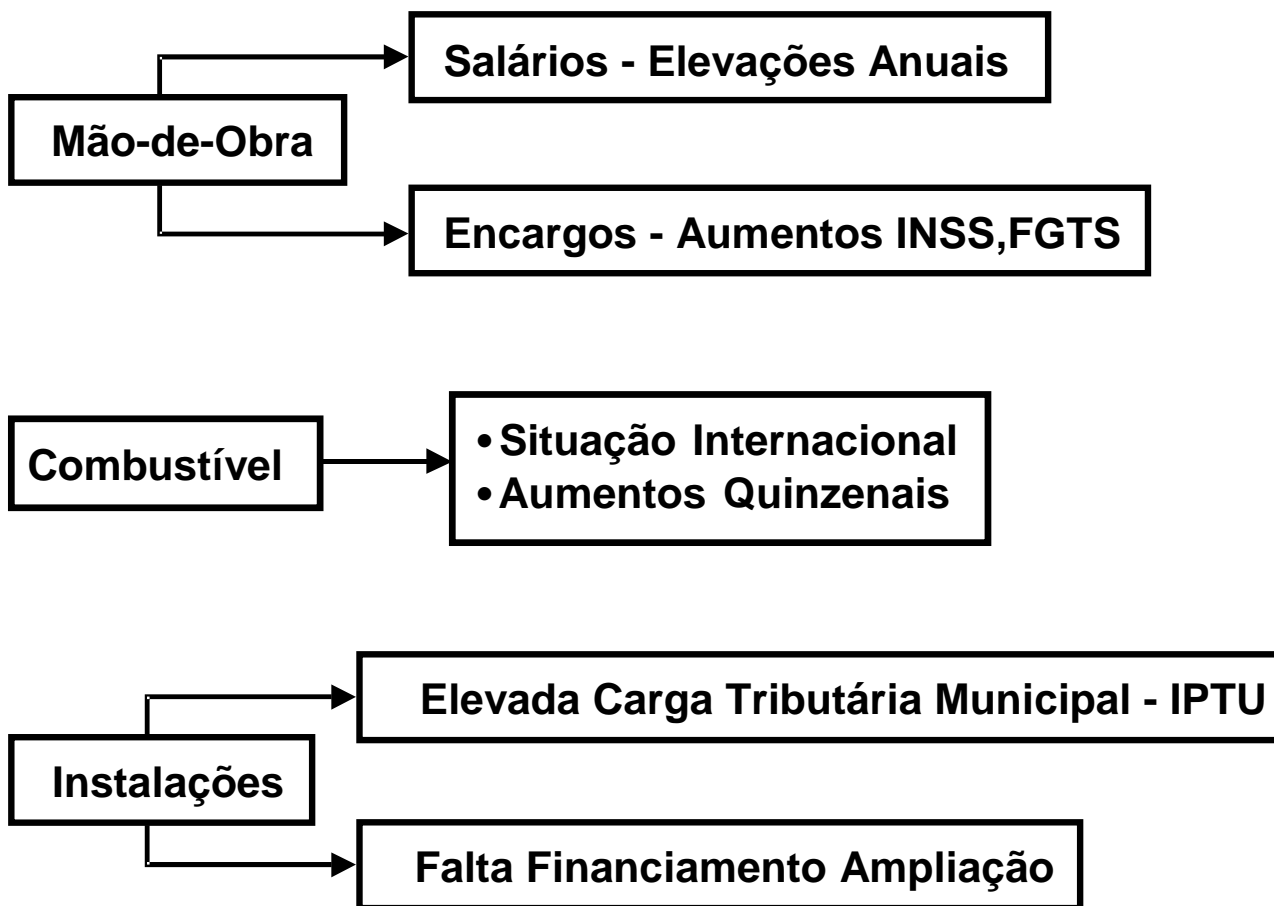
Consumo de Diesel  
Região Sudeste  
Transporte Interestadual



FONTE: CNT

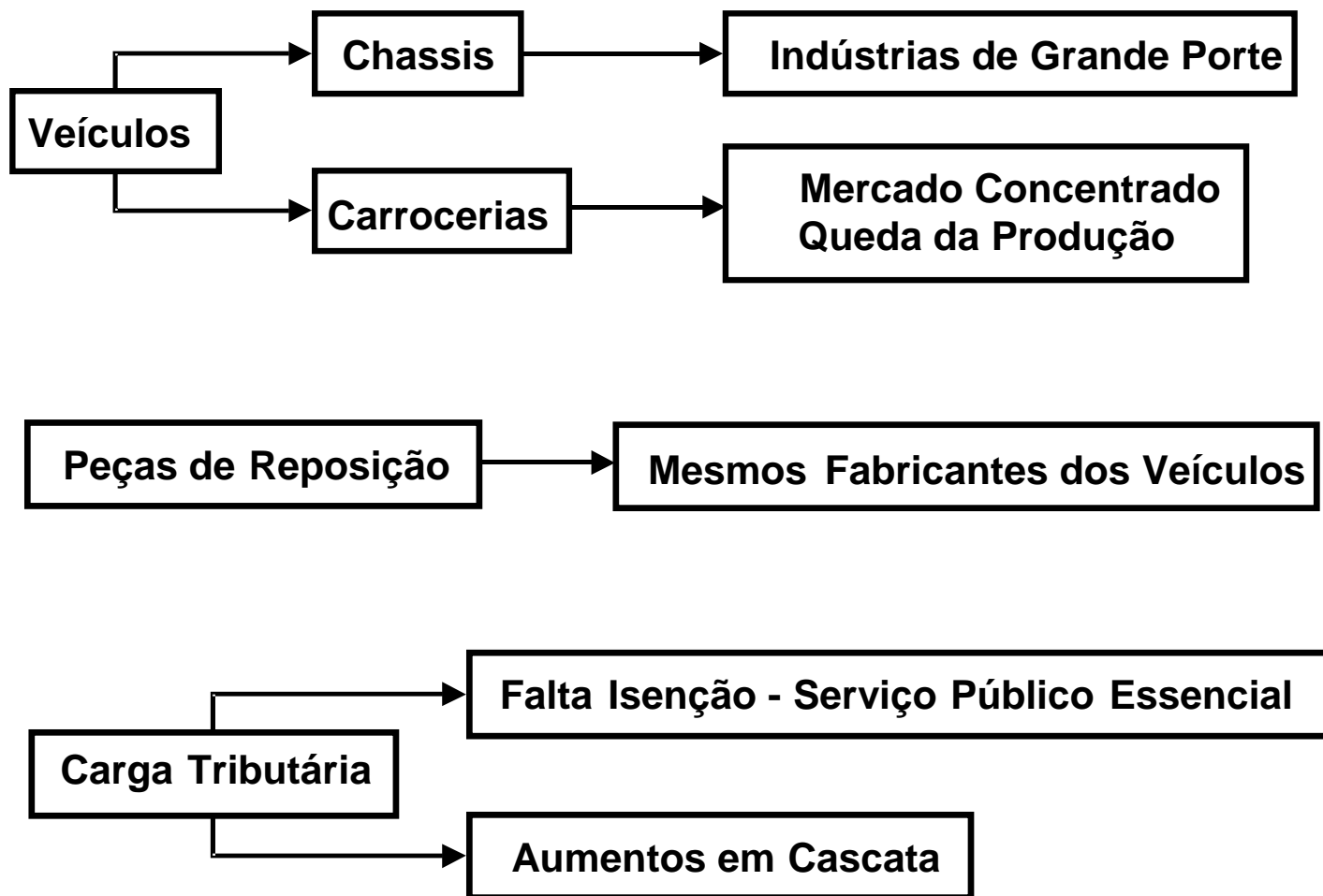
## BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

### Comportamento dos preços dos insumos básicos



## BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

### 3 - Causas da Baixa Eficiência Transporte Terrestre

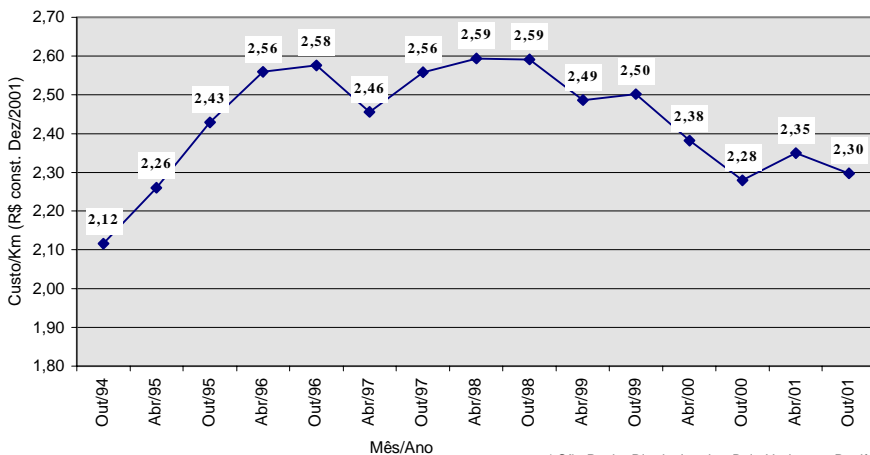


# BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

## 3 - Causas da Baixa Eficiência Transporte Terrestre

Os custos administrados, que podem ser controlados, destacando-se o salário do pessoal, após um período de contínuos aumentos passaram a regredir em termos reais.

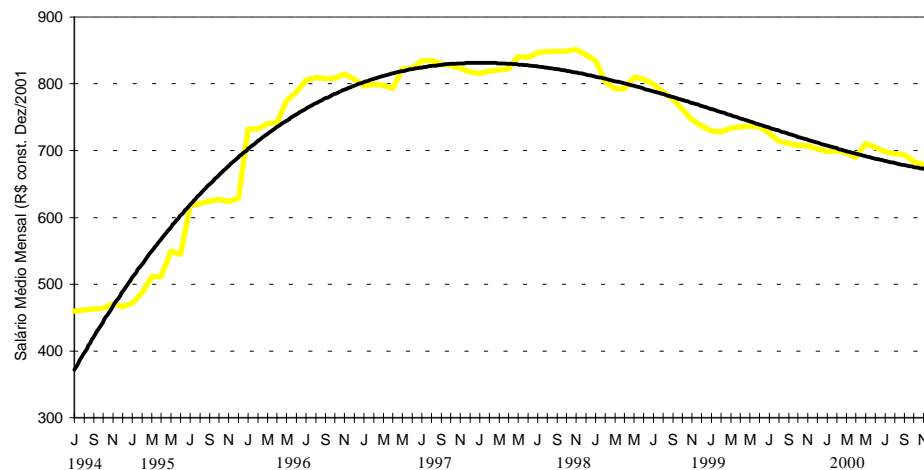
Capitais Brasileiras - Sistema de Ônibus Urbanos\*  
**CUSTO PONDERADO POR QUILOMETRO**  
Out de 1994 a 2001 (R\$ const. Dez/2001)



FORNTE: NTU

\* São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Porto Alegre, Salvador, Fortaleza e Goiânia

Capitais Brasileiras - Sistema de Ônibus Urbanos  
**SALÁRIO MÉDIO MENSAL DOS MOTORISTAS DE ÔNIBUS**  
Jul/1994 - Dez/2001 (Em R\$ const. Dez/2001)



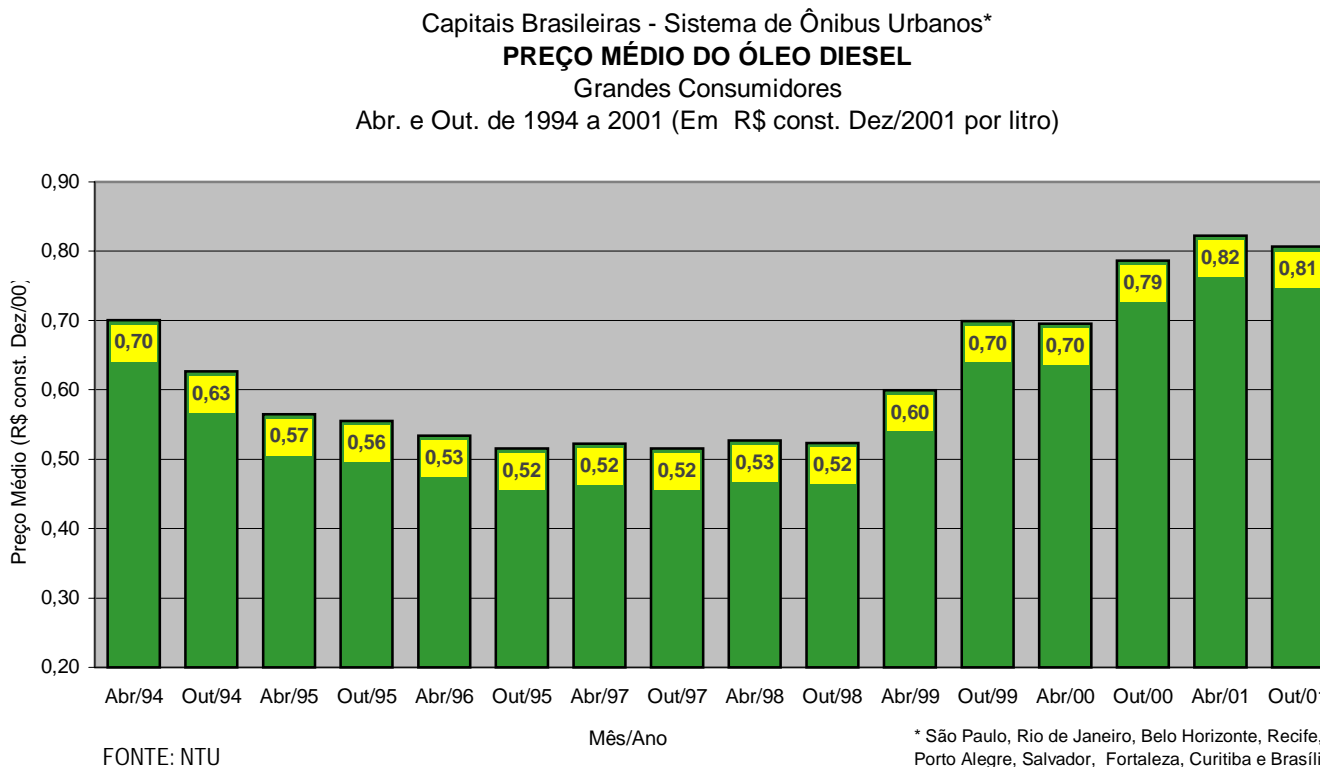
FORNTE: NTU

A variação dos custos quilométricos médios para as principais cidades brasileiras mostra-se semelhante aos custos de pessoal. Apesar desta redução, a relação receita/custo está caindo mais fortemente, diminuindo ainda mais a margem de lucratividade do setor.

# BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

3 - Causas da Baixa Eficiência  
Transporte Terrestre

Ao contrário dos salários, o preço do óleo diesel sofreu um aumento muito grande.

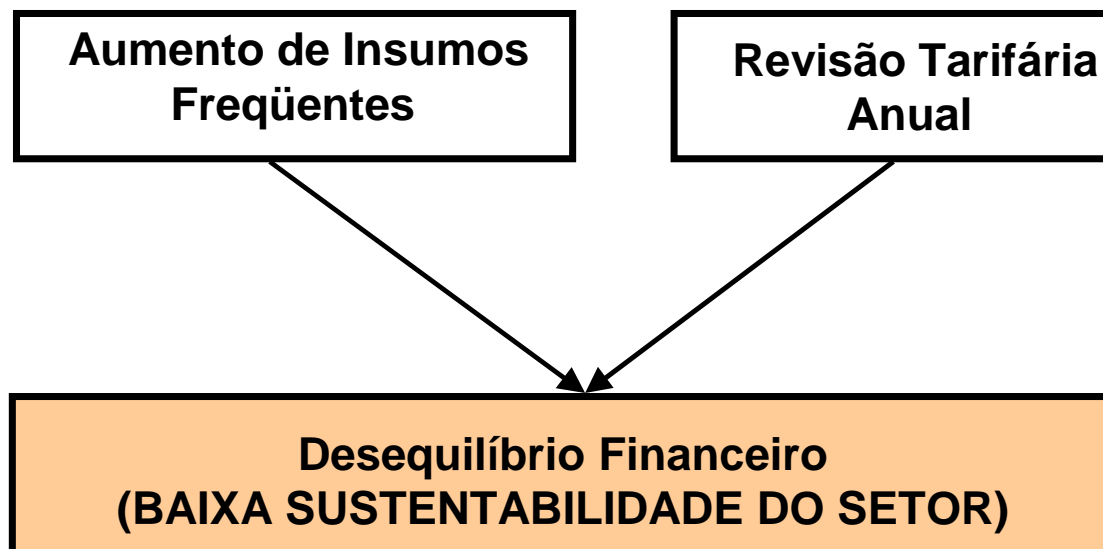


Óleo diesel teve aumento superior a 50% no seu preço para grandes consumidores no período de outubro de 1997 a outubro de 2001.



## BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

Os custos dos transportes sofrem uma variação contínua, que em alguns casos não dependem dos operadores e gerenciadores.



## Transporte Clandestino

A clandestinidade no transporte de passageiro remonta ao início do transporte regular.

Anteriormente era feita por ônibus usados, originários das empresas regulares.

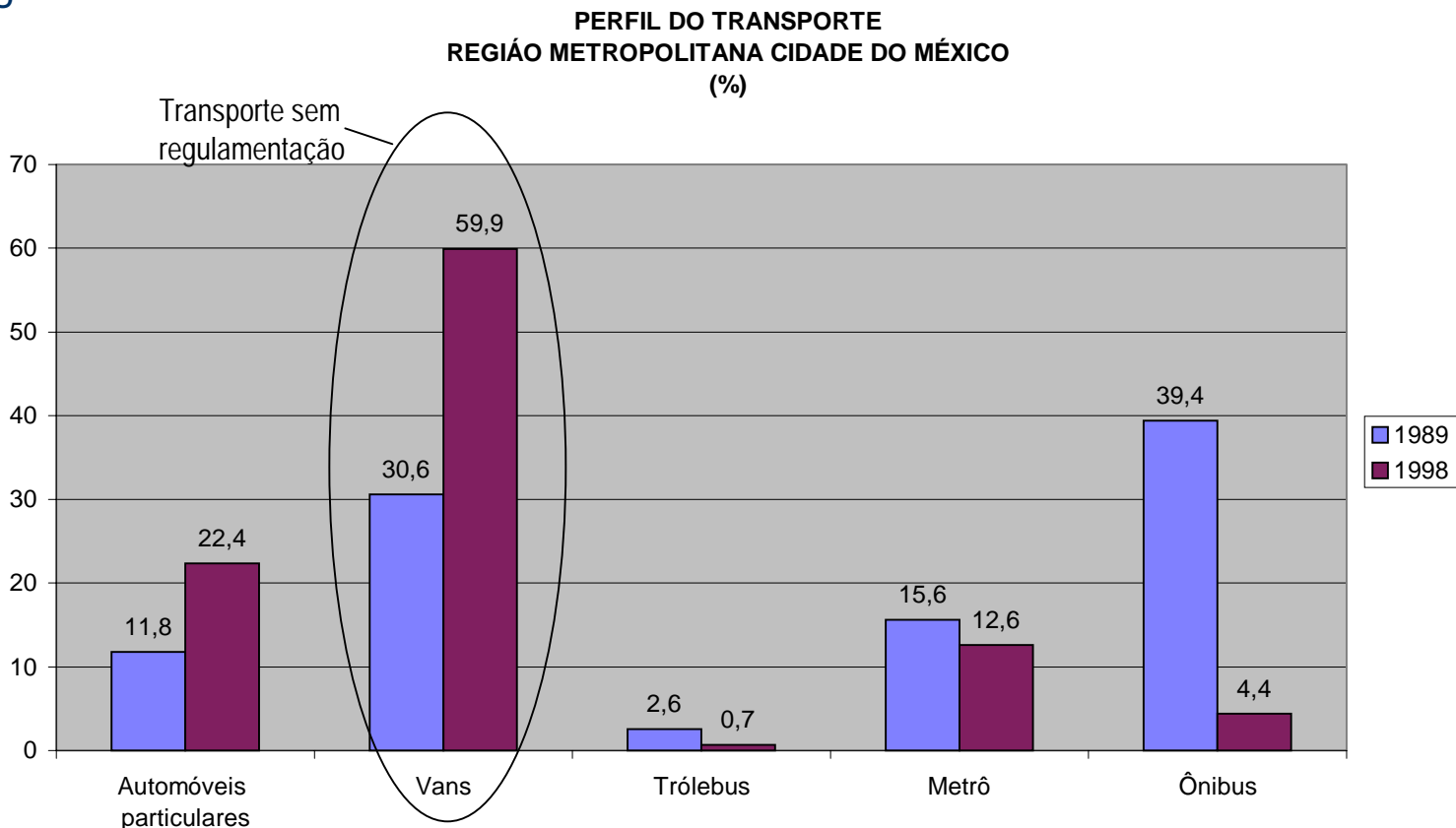
A partir de 1994 passou-se a utilizar veículos importado tipo “Van” e de fabricação nacional - as Kombis.

A partir de então o transporte clandestino passou a se disseminar por diversas cidades brasileiras, surgindo também o “Moto-taxi”, operando com níveis elevadíssimos de risco de acidentes.

# BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

3 - Causas da Baixa Eficiência  
Transporte Terrestre

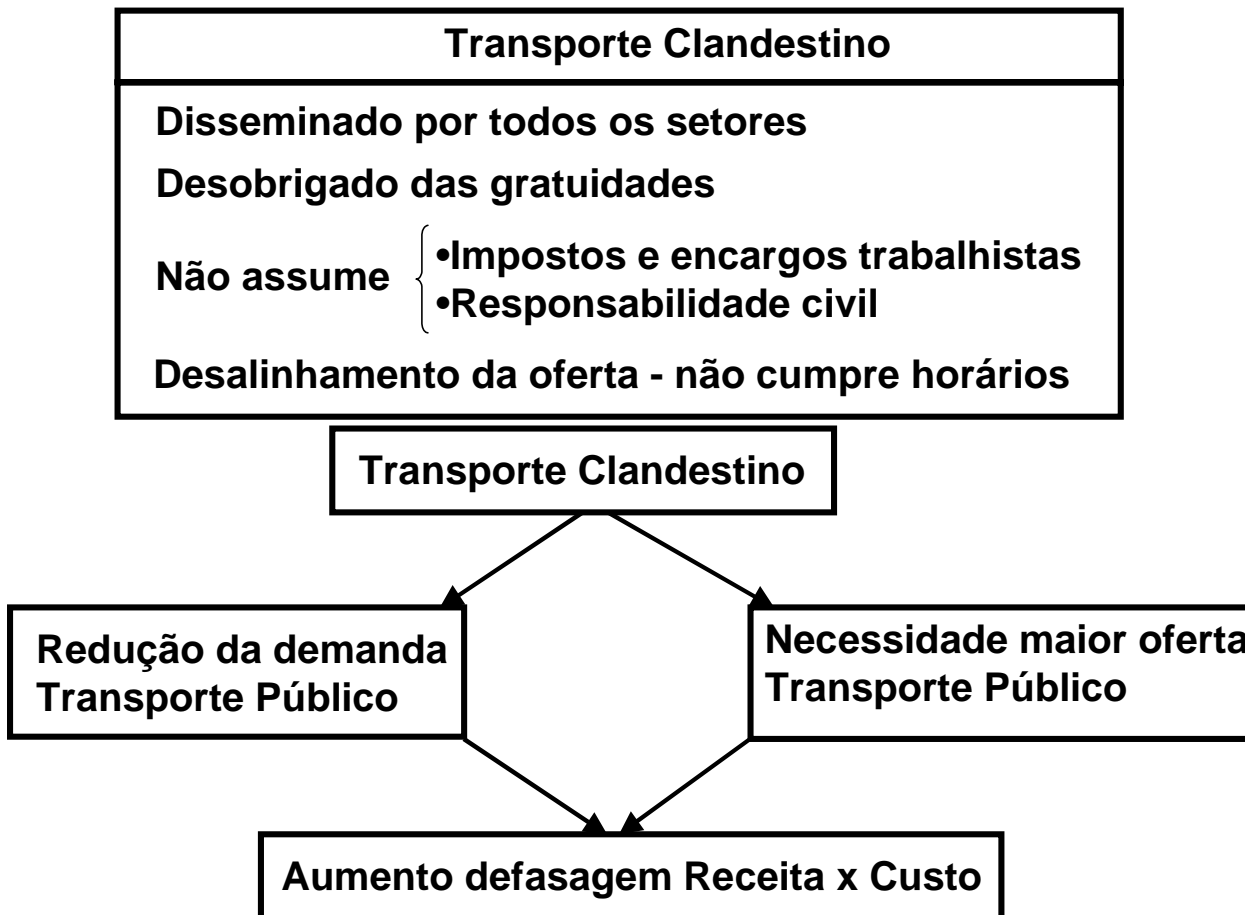
O transporte clandestino apresenta-se como um fator de degradação do transporte regular. Na Região Metropolitana da Cidade do México, em uma década, quase todo o sistema regular foi destruído.



Fonte: Secretaria de Transportes e Sistema Viário Distrito Federal

# BAIXA SUSTENTABILIDADE DO SETOR

O agravante da presença do transporte clandestino é não permitir o ajuste da oferta com a demanda.



## DEGRADAÇÃO DE UM SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE

Em um município periférico à Região Metropolitana do Rio de Janeiro, possuindo apenas atividades locais, dependendo em grande parte de outros municípios para o atendimento de sua população em termos das necessidades de emprego, saúde e educação superior, pode-se observar os riscos da falta de planejamento dos transportes e de sua adequação aos interesses da sociedade.

Em termos de transporte urbano a cidade apresenta uma demanda predominante para linhas intermunicipais e poucas linhas municipais com viabilidade econômica operacional. Sendo o atendimento dos diversos distritos da cidade deficitário, apresentando demandas pagantes pequenas e distâncias grandes.

Operavam no município duas empresas, uma para as linhas intermunicipais e outra para as linhas municipais, sendo que a segunda não conseguiu sobreviver diante do volume de gratuidades que passou a atender. Então foi incorporada pela empresa do serviço intermunicipal.

Assim conseguiu-se o equilíbrio: as linhas intermunicipais que eram viáveis, somadas às linhas municipais nessa categoria, permitiam à agora empresa única atender aos distritos distantes e à demanda de gratuitos (estudantes da rede pública e idosos) que já representavam grande parte da demanda a ser atendida.

No entanto, legislação precária da câmara de vereadores, aliada à falta de controle da prefeitura, levou à implantação de um serviço por vans, com mercado aberto a quem desejasse, mas apenas para os passageiros que pagassem a passagem. Dessa forma o atendimento das linhas rentáveis se tornou alvo de intensa competição predatória, levando-as a se tornarem inviáveis pelo excesso de oferta.

Após um período de prejuízo, a empresa operadora devolveu as linhas municipais à prefeitura, deixando sem transporte as regiões distantes e os portadores do direito à gratuidade (idosos e estudantes).

Em uma primeira tentativa, a prefeitura autorizou outra empresa a operar no município, serviço que se mostrou inviável em menos de 30 dias.

Numa segunda tentativa, a prefeitura comprou uma frota usada de ônibus, cedendo-os para operação por uma empresa pública que deveria cobrir os custos operacionais, o que também se mostrou inviável.

Atualmente a prefeitura cobre grande parte dos custos do transporte de estudantes e idosos, dos moradores dos distritos, transportando poucos pagantes. Também o sistema de vans se degradou e o transporte na cidade é feito de forma precária com veículos sem manutenção, segurança e com horários irregulares.

# FALTA DE PLANEJAMENTO

## Planejamento urbano/regional

Os modais de transporte de passageiros têm apresentado baixa eficiência decorrente da falta de planejamento. Esta falta de planejamento tem causado problemas para a sociedade como:

- Maiores congestionamentos,
  - Perda de produtividade veículos/pessoal operacional;
- Aumento das distâncias percorridas,
  - Vazios urbanos;

### • Serviço urbano: municipal/metropolitano

- Falta de prioridade ao transporte coletivo,
  - Disputa espaço viário – coletivo/particular;
- Falta de regulação adequada para o transporte,
  - Controle da oferta;

### • Serviço rodoviário: intermunicipal/interestadual

- Implantação de pedágios sem preferências para o transporte coletivo
  - Valores cobrados são transferidos aos usuários;
  - Acréscimo médio na tarifa de 8% no intermunicipal e 6% no interestadual;

## FALTA DE PLANEJAMENTO

### 3 - Causas da Baixa Eficiência Transporte Terrestre

- Manutenção deficiente das rodovias,
  - Aumento do tempo de viagem,
  - Riscos de acidentes,
  - Custo de manutenção e operação;
- Falta de regulação adequada para o transporte,
  - Controle da oferta
- Falta de distribuição da demanda adequadamente
  - Concentração da demanda em poucos dias e horários
  - Baixo aproveitamento dos veículos;
- Pouco esforço para redução dos custos das rodoviárias
  - Aumento da tarifa em até 35% no intermunicipal e interestadual
- Cobrança inadequada ICMS por parte dos estados,
  - Percentuais diferenciados por Estado.

## Baixa integração das modalidades

Segundo estudos da NTU sistemas integrados apresentam as seguintes características:

- **Pontos Favoráveis**

São bem aceitos pelos usuários do transporte público, pelos operadores e pelos gestores governamentais.

A qualidade do atendimento tende a superar a de sistemas não-integrados.

A regularidade dos serviços de ônibus, as frequências relativamente altas e as melhores condições de acessibilidade são resultados que destacam as opiniões positivas dos usuários.

O conforto dos terminais, dos veículos e a economia decorrente das transferências livres, não-tarifadas.

O disciplinamento da relação entre os operadores, como no aperfeiçoamento das condições de planejamento e controle por parte dos gestores públicos.

- **Pontos de Dificuldade**

Dificuldades de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do sistema.



## FALTA DE PLANEJAMENTO

As frotas tendem a aumentar de tamanho e a assumir um perfil em que é importante a participação dos veículos de maior capacidade,

Então os custos de depreciação e remuneração do capital aumentam

Falta tratamento preferencial das vias para operação dos ônibus.

A regularidade dos serviços integrados está estimulando os passageiros a buscarem níveis de serviço mais elevados (especialmente o conforto das viagens assentado),

A fonte de financiamento dos sistemas tem sido somente a receita tarifária.

Incapacidade para conter a diminuição no número de passageiros no transporte público.

A integração ônibus-automóvel e metrô-automóvel foi objeto de algumas experiências no passado e talvez possa ser retomada com sucesso nos centros urbanos, onde é maior a intensidade dos congestionamentos.

Já houve muitas tentativas de integrar redes de diferentes modos e diferentes gestores, que quase sempre esbarram em dificuldades políticas.

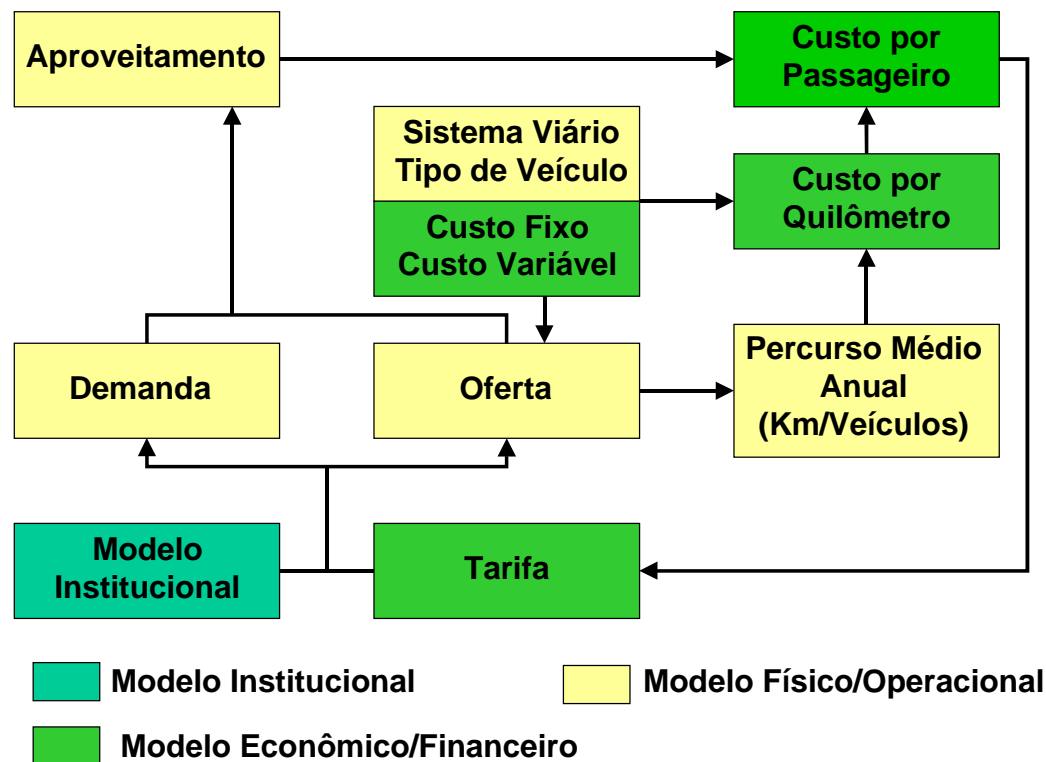
O sistema de tarifa única oferece pouca flexibilidade para lidar com tecnologias de transporte de custos muito diferenciados.

As maiores reduções no custo operacional do transporte público em corredores decorrem da implantação de vias exclusivas.

## Falta de planejamento operacional

O atendimento à demanda pode ser definido pelo poder público, mas considerando-se as inter-relações entre as estruturas da rede de linhas e serviços com os custos operacionais em função do nível de serviço que se pretende, da modicidade tarifária que se admita dentro das condições contratuais.

### INTER-RELAÇÕES ENTRE AS ESTRUTURAS

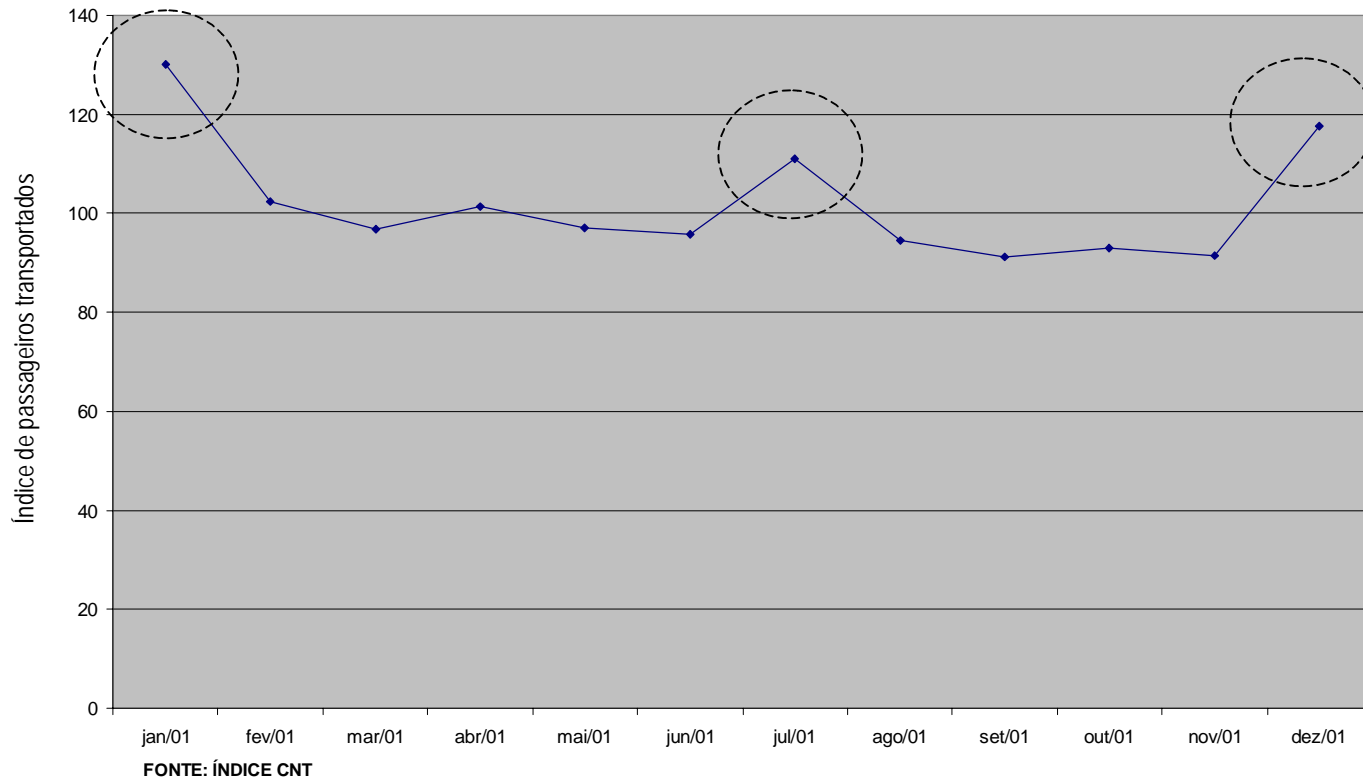


# FALTA DE PLANEJAMENTO

## 3 - Causas da Baixa Eficiência Transporte Terrestre

Para o transporte rodoviário interestadual a demanda é fortemente concentrada nos meses de férias escolares.

DISTRIBUIÇÃO DA DEMANDA POR MÊS  
Transporte Interestadual

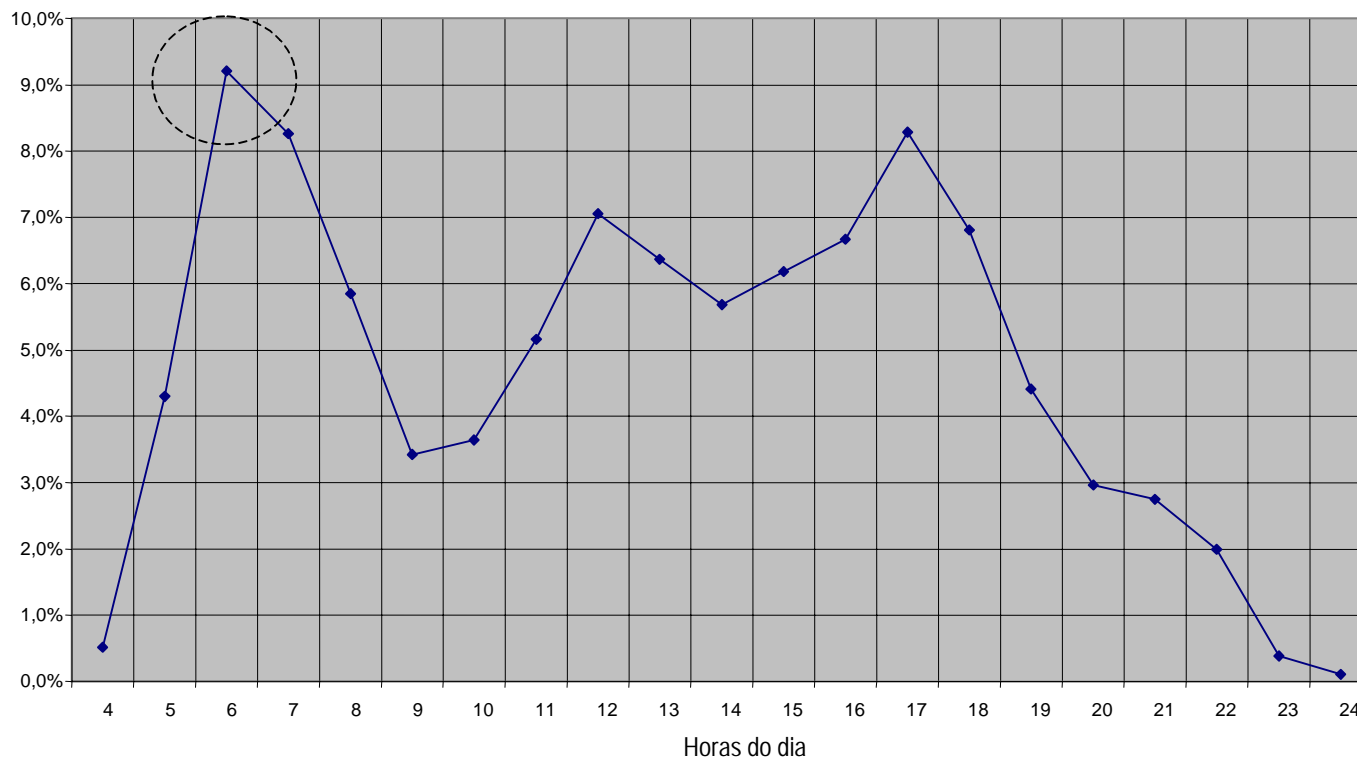


# FALTA DE PLANEJAMENTO

3 - Causas da Baixa Eficiência  
Transporte Terrestre

Para o transporte municipal em um cidade de porte médio a demanda apresenta uma forte concentração com quase 10% dos passageiros em apenas 1 hora.

**DISTRIBUIÇÃO DA DEMANDA POR FAIXA HORÁRIA - DIA ÚTIL**  
**Cidade de Porte Médio**



FONTE: ESTUDO SINERGIA ESTUDOS E PROJETOS LTDA

# FALTA DE PLANEJAMENTO

## Falta de priorização do transporte público

Através do Anuário Estatístico do GEIPOT obtém-se os gastos do Governo Federal com transportes de uma forma geral.

GASTOS DO GOVERNO FEDERAL					
TRANSPORTES EM GERAL					
TIPO/ANO	R\$ x 10 <sup>3</sup>				
	1996	1997	1998	1999	2000
AÉREO	668.055	475.042	588.777	440.155	725.013
FERROVIÁRIO	142.038	99.093	134.489	88.801	256.866
RODOVIÁRIO	1.008.788	1.271.711	1.764.431	1.403.135	1.840.281
AQUAVIÁRIO	142.038	99.093	134.489	88.801	256.866
URBANO FERROVIÁRIO MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO	-	-	2.380	1.940	3.425
URBANO FERROVIÁRIO INFRAESTRUTURA	154.206	269.353	275.215	214.554	345.388
URBANO FERROVIÁRIO TRENSURB	-	-	55.895	43.046	44.170
URBANO FERROVIÁRIO METRÔ/DF	-	-	15.890	49.500	36.483

FONTE: GEIPOT

Donde se conclui:

## FALTA DE PLANEJAMENTO

Os poucos investimentos federais em transportes urbanos privilegiam os sistemas ferroviários. Os investimentos nos demais modais urbanos ficam a cargo apenas das administrações municipais e estaduais. Ou seja, não existe investimento federal destinado ao apoio específico do transporte de passageiro por modo que não seja o ferroviário.

O apoio ao transporte ferroviário, por sua vez, se concentra principalmente no Metrô de Brasília e no TRENURB de Porto Alegre.

Investimentos em apoio ao transporte aéreo são próximos de 40 % do investido em toda a malha rodoviária federal.

No sistema aquaviário os investimentos são praticamente para transporte de cargas.

Os financiamentos via BNDES para transportes sofrem fortes restrições ao setor público, inviabilizando programas de reestruturação dos sistemas urbanos.

## Apoio à formação no transporte

A manutenção das condições físicas e psicológicas dos operadores exige uma estrutura própria que vem sendo ampliada.

A capacitação de recursos humanos em transportes desempenhará papel de grande relevância na superação dos desequilíbrios macroeconômicos, pelo aumento significativo dos níveis de produtividade do Setor. Contribuirá, ao mesmo tempo, para maior eficiência do quadro institucional ainda mais por ter contato direto com a demanda.

Sistemas de controle da cobrança da tarifa – bilhetagem eletrônica - vêm sendo implantados, visando a facilidade para utilização do vale transporte, das passagens com desconto das gratuidades e das conexões, o que irá demandar maior capacitação funcional, mesmo com quadros menores de pessoal .

SISTEMAS DE BILHETAGEM ELETRÔNICA	
SITUAÇÃO	N.º DE ÔNIBUS
IMPLANTADOS	11.342
EM IMPLANTAÇÃO	19.710
EM PROJETO	14.876

FONTES: NTU - 2001

# LEGISLAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO INADEQUADAS

## Concessões

Não existe uma legislação federal que defina as diretrizes para o setor;

- Os prazos sobre concessões são indefinidos;
- Legislação do setor não é estável;
- O prazo de concessão nem sempre se compatibiliza com o retorno do capital investido.

As concessões de serviços públicos representam modernização da economia e são benéficas pela diminuição da presença do Estado. O Estado deve ter participação mínima, mas forte.

Devem, pois, ser incentivadas, mas com garantias de equilíbrio econômico e financeiro e de regras contratuais estáveis. As regras devem ser claras.

Atual precariedade das concessões em diversos setores do transporte é uma guilhotina sobre as empresas.

A Concessão onerosa inflige penalidades aos usuários.

*Licitações vêm sendo realizadas apenas como uma norma a ser seguida e não como forma de reorganização do sistema.*



# LEGISLAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO INADEQUADAS

## 3 - Causas da Baixa Eficiência Transporte Terrestre

Regras do jogo instáveis levam a maiores incertezas dos investidores refletindo em busca de taxas de retorno compatível.

Falta definição de competência institucional, responsabilizando os gestores, inclusive pessoalmente pelo que fazem e que se reflita sobre os transportes públicos. Alguma coisa análoga a Lei de Responsabilidade Fiscal seria desejável.

Exemplo: responsabilizar o gestor público pela implantação de uma linha de metrô ou corredor para ônibus, mantendo os serviços concorrendo de forma predatória, ou não garantindo a prioridade física para os veículos coletivos, o que leva a um aumento da frota ao longo dos anos e perdas operacionais, com reflexos sobre o equilíbrio econômico-financeiro da operadora.

## Legislação trabalhista

Atende aos mesmos preceitos da regulamentação para os demais trabalhadores, sem considerar as particularidades das atividades:

- A legislação não é flexível no que diz respeito ao intervalos de refeição e repouso;
- Atividades apresentam sazonalidade ao longo do ano;
- Pessoal operacional exige especialização própria, não permitindo o trabalho temporário;
- Obrigatoriedade das folgas aos domingos, contrária ao perfil da demanda intermunicipal/interestadual;

## Legislação cível

Não contempla as particularidades do setor, havendo apenas legislação específica para transporte aéreo e ferroviário. O setor rodoviário, que é o predominante, não tem lei específica;

- Indenizações não são definidas em lei;
- Responsabilidades não são definidas, garantindo-se os meios para sua execução. Ex. Segurança contra assaltos.

## Pedágio

Afeta o transporte urbano no nível metropolitano e o transporte rodoviário intermunicipal e interestadual. Sendo os valores pagos as concessionárias provenientes de repasses efetuados as tarifas pagas pelos passageiros.

No serviço metropolitano, os valores se diluem por um número maior de passageiros ficando, no entanto, ainda em um acréscimo da ordem de 3% da tarifa. No entanto, a falta de prioridade para os coletivos os coloca na mesma fila de pagamento dos veículos particulares, causando retardamento do tempo de viagem.

Para o serviço intermunicipal, o acréscimo médio na tarifa é da ordem de 8% e para o interestadual na ordem de 6% Isso considerando-se os serviços convencionais e executivos. Para os veículos tipo leito, tais valores atingem o dobro do mencionado.

# LEGISLAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO INADEQUADAS

## Fiscalização

A falta de fiscalização tanto na operação do trânsito quanto das legislações trabalhistas, cível e fiscal causa um desequilíbrio econômico entre os operadores que atuam regularmente e os que não o fazem.

As operadoras intermunicipais e interestaduais possuem uma carga tributária da ordem global de 40% do faturamento. O setor de transportes é usuário intensivo de mão de obra, arcando, portanto, com diversos encargos trabalhistas que incidem sobre as folhas de pagamento. Esses encargos podem chegar a ordem de 70% do total da folha. Já os transportes clandestinos não arcam com esses custos.

A falta de fiscalização sobre o transporte individual, da mesma forma, permite que veículos sem condições de tráfego, causando diversos transtornos a sociedade, sejam utilizados em percursos que poderiam ser realizados nos transportes públicos.

A velocidade dos “motoboys” e vans é conseguida em muitas ocasiões com o total desrespeito as normas legais de trânsito.

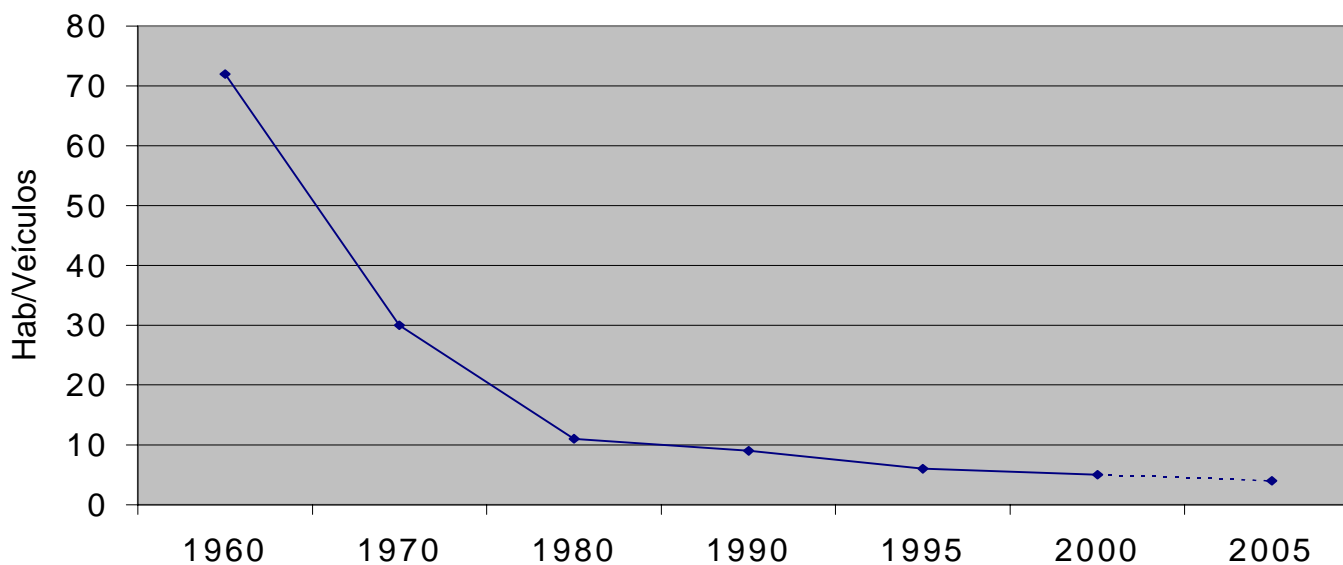
# UTILIZAÇÃO ELEVADA DO MODAL RODOVIÁRIO

## Motorização da população

O aumento da frota de veículos particulares tem sido crescente, com cada vez mais pessoas possuindo um automóvel próprio.



Aumento da Frota de Veículos Particulares em São Paulo



FONTE: ANTP

# UTILIZAÇÃO ELEVADA DO MODAL RODOVIÁRIO

## Produção de ônibus e automóveis

3 - Causas da Baixa Eficiência  
Transporte Terrestre

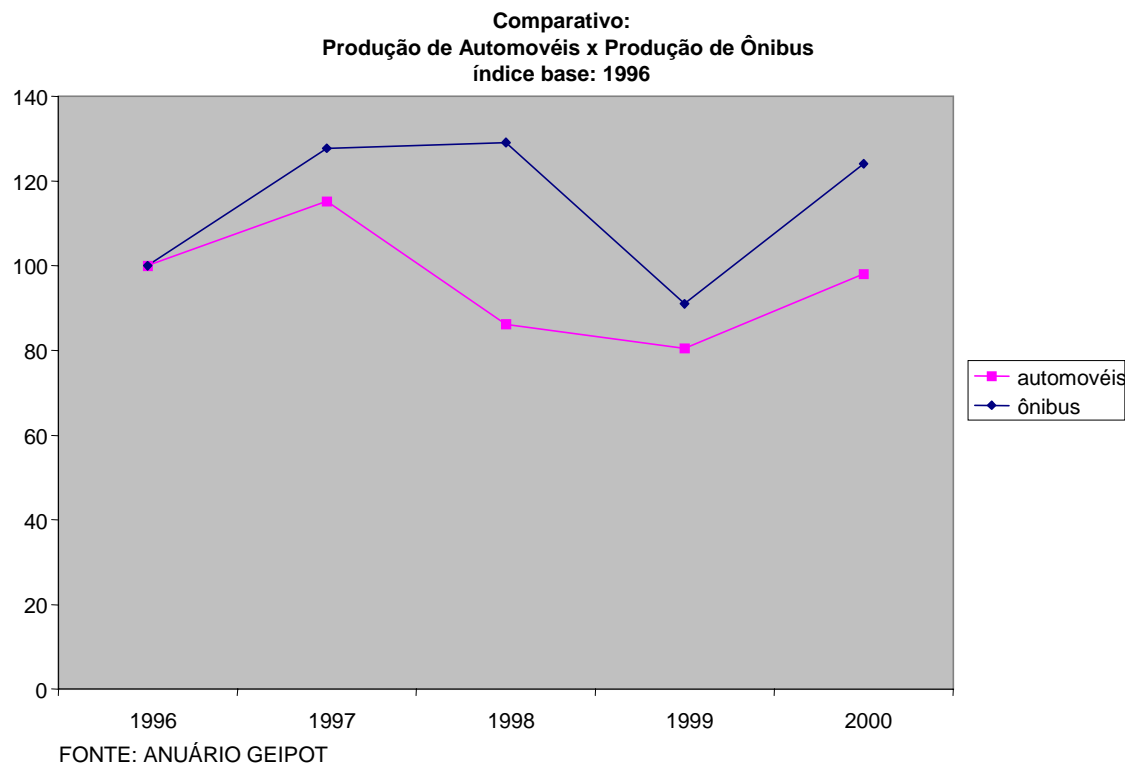
A produção de ônibus, que vinha crescendo desde 1996, teve queda acentuada em 1999, voltando a crescer em 2000.

Esta produção atende diretamente a renovação e a ampliação das frotas de transporte público.

Essa renovação depende das políticas tarifárias adotadas pelos diversos níveis de governo e dos programas de financiamento.

Atrasos na renovação de frotas trazem encarecimento futuro para o sistema, passando a exigir um maior investimento dos operadores.

Movimento semelhante sofreu o crescimento da produção de automóveis mas, após a queda de 1996, está voltando ao mesmo patamar em 2000.



# UTILIZAÇÃO ELEVADA DO MODAL RODOVIÁRIO

## Concentração no uso do ônibus

O transporte público de passageiros no Brasil é feito de forma predominante pelos ônibus, isso ocorre tanto nos serviços urbanos quanto nos sistemas rodoviários.

NÚMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS					
Por Modo/Ano (*10 <sup>6</sup> )					
MODO	1996	1997	1998	1999	2000
Aéreo	16.509	17.573	21.904	21.651	20.604
Aquavário	0	0	0	0	0
Ferroviário	9.048	7.876	7.224	6.528	ND
Metroviário	5.219	5.174	5.443	5.546	ND
Rodoviário <sup>(1)</sup>	775.935	807.218	835.163	850.210	882.943
<b>TOTAL</b>	<b>806.711</b>	<b>837.841</b>	<b>869.734</b>	<b>883.935</b>	<b>ND</b>

FONTES: DAC, INFRAERO, METRÔ-SP, METRÔ-RJ, CBTU, CPTM, FLUMITRENS, TRENURB, RFFSA, FEPASA, EFCJ, EFVM, EFC e GEIPOT.

(1) Dados preliminares, estimados pelo GEIPOT.

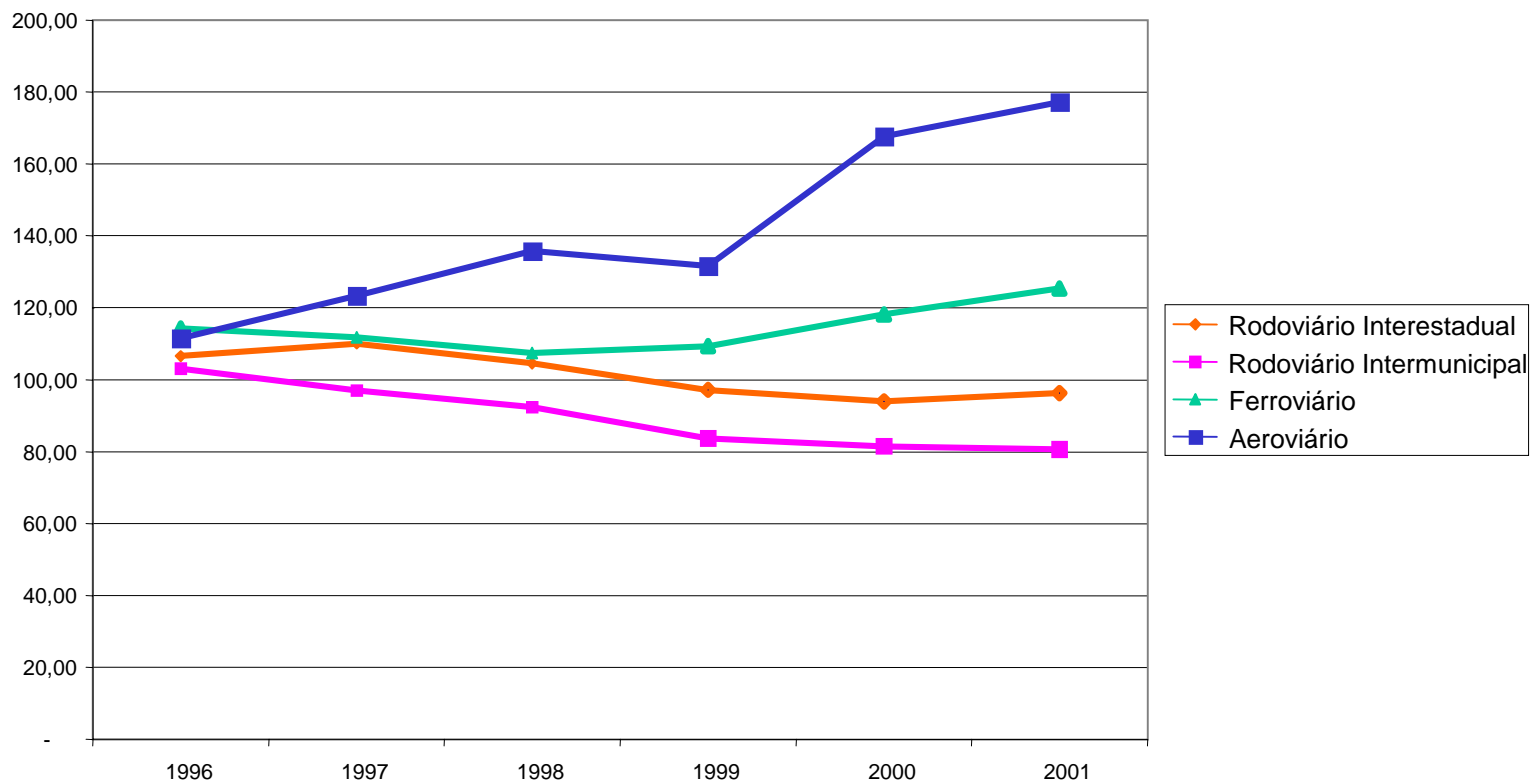
Cerca de 96% dos passageiros são transportados pelo sistema rodoviário. No entanto, sua demanda tem caído, enquanto a do transporte aéreo doméstico tem aumentado significativamente.



# UTILIZAÇÃO ELEVADA DO MODAL RODOVIÁRIO

3 - Causas da Baixa Eficiência  
Transporte Terrestre

**Índice CNT de Passageiros Transportados Região Sudeste  
(base: fev/1996 = 100)**



## UTILIZAÇÃO ELEVADA DO MODAL RODOVIÁRIO

A distribuição da demanda entre transporte rodoviário e ferroviário, conforme dados do anuário estatístico do GEIPOT, mesmo em outros países, apresenta concentração no rodoviário.

A questão fundamental nestes países é que nas áreas mais adensadas (centros urbanos/metropolitanos) o uso do transporte metroferroviário é mais intenso.

NÚMERO DE PASSAGEIROS - KM		
INTERNACIONAL - 1999 $\times 10^6$		
PAIS	RODOVIÁRIO	FERROVIÁRIO
BRASIL	850.210	6.528
ESPAÑA	398.033	19.537
PAQUISTÃO	185.236	19.164
REINO UNIDO	666.000	35.496
FONTE: ANUÁRIO GEIPOT		

A experiência brasileira em corredores expressos para ônibus é exemplar pelos seus sucessos:

- Alta qualidade.
- Baixo investimento proporcional a demanda transportada.

# UTILIZAÇÃO ELEVADA DO MODAL RODOVIÁRIO

## 3 - Causas da Baixa Eficiência Transporte Terrestre

A utilização do transporte rodoviário em detrimento dos demais modais se deve as facilidades que o ônibus apresentam, se enquadrando nas necessidades brasileiras,

- Requer menor investimento inicial do que os sistemas sobre trilhos;
- Por sua natureza, ser meio essencial de transporte;
- Flexibilidade na adequação de itinerários e expansão de trajetos;
- Rapidez na implantação;
- Poder transportar demandas elevadas e atingir altas velocidades, desde que em condições prioritárias;
- Valor de revenda;
- Ser operado, na maioria dos casos, pela iniciativa privada e apenas regulamentado por órgãos públicos.

A utilização de transportes por ônibus, entretanto, nem sempre é indicada para atender toda a demanda por transporte público.

# TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Para Melhor Mobilidade e  
Qualidade de Vida

---

**PLANO DE AÇÃO**

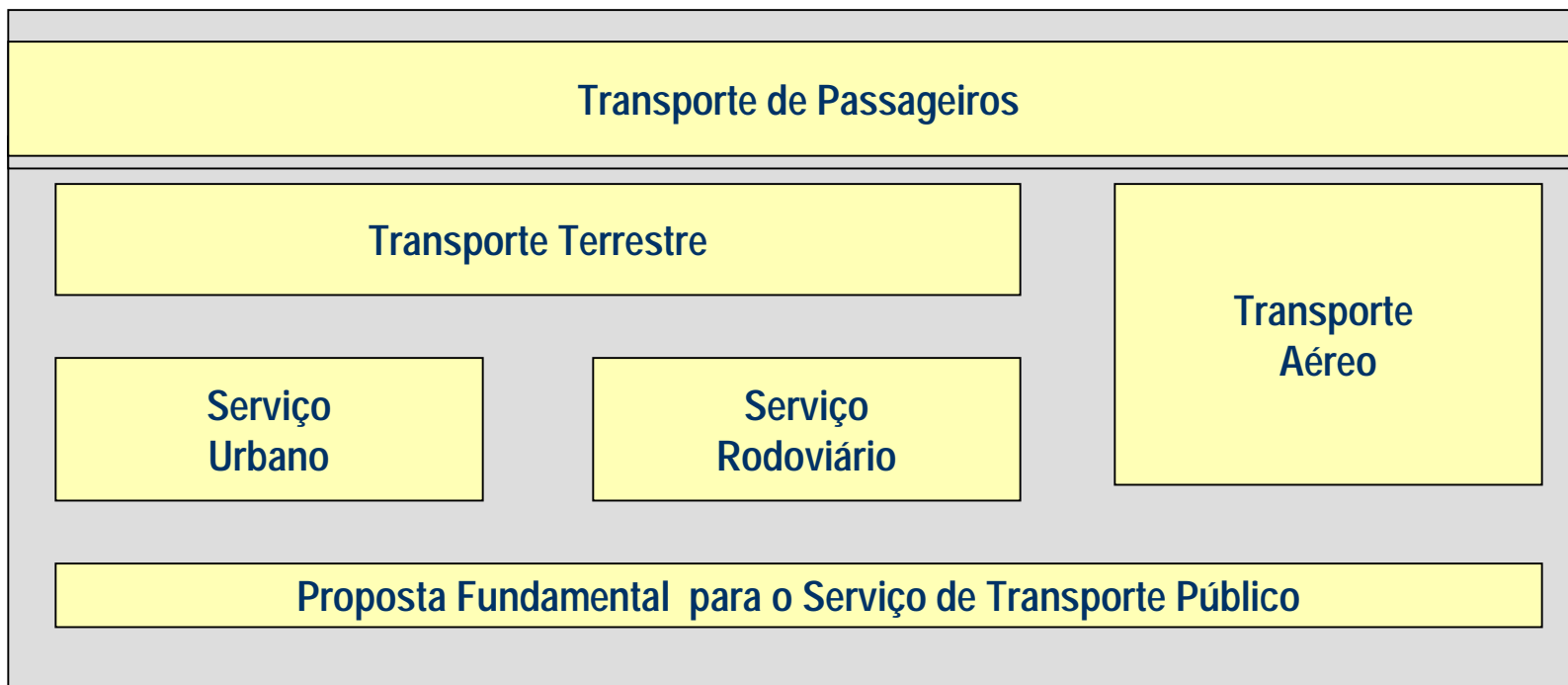


## Apresentação

- O DIAGNÓSTICO do transporte de passageiros no Brasil mostrou uma utilização extremamente elevada dos automóveis, principalmente nas áreas urbanizadas, o que leva a uma ocupação excessiva do sistema viário e, conseqüentemente, a uma situação caótica e tendendo para uma forte ineficiência com prejuízos econômicos e sociais crescentes, especialmente para as populações das cidades de porte médio e grande, onde reside a maior parte da população brasileira.
- Mostrou-se que investimentos em transportes públicos, ao contrário de investimentos em facilidades para o transporte individual, trazem enormes benefícios econômicos e sociais para grande parte da população, em relação aos investimentos.
- Para uma reestruturação do sistema de transporte público, são necessárias medidas de priorização desse transporte, de regulamentação e controle, de gerencia do sistema e outras para redução de custos e desoneração de tarifas.
- Sendo assim, a partir dos problemas e oportunidades identificados no diagnóstico, assim como as sugestões de melhorias propostas por diversas entidades e líderes do setor, será apresentado um plano de ação para aprimoramento do sistema de transportes passageiros.

## Apresentação

- O plano de ação será dividido em ações, apresentadas e discutidas separadamente para a modalidade terrestre - com particularidades para cada tipo de serviço seja o urbano (municipal/metropolitano) ou o rodoviário (intermunicipal/interestadual) - e para a modalidade aérea.



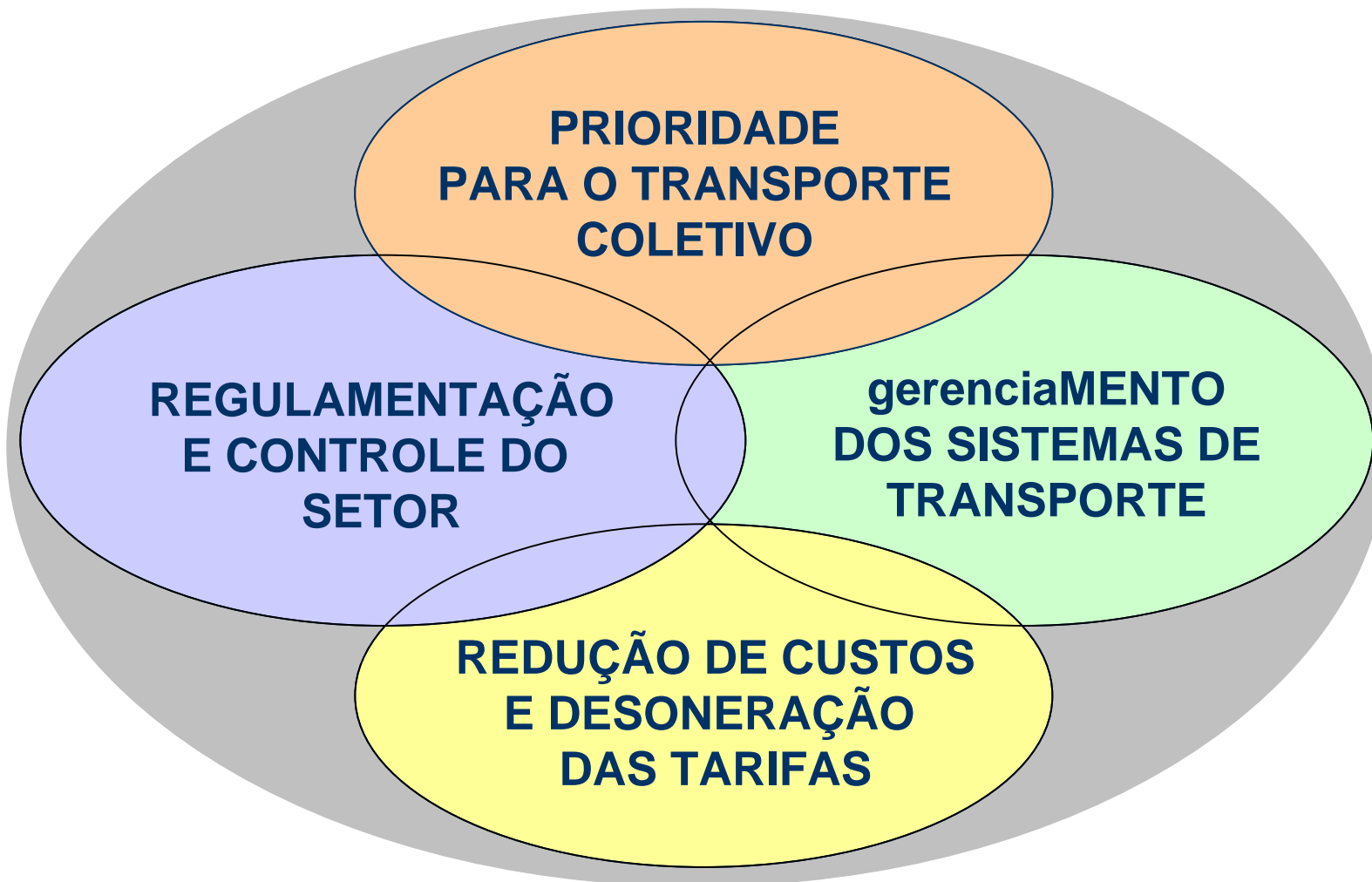
# Plano de Ação

## Transporte Terrestre de Passageiros

## PLANO DE AÇÃO

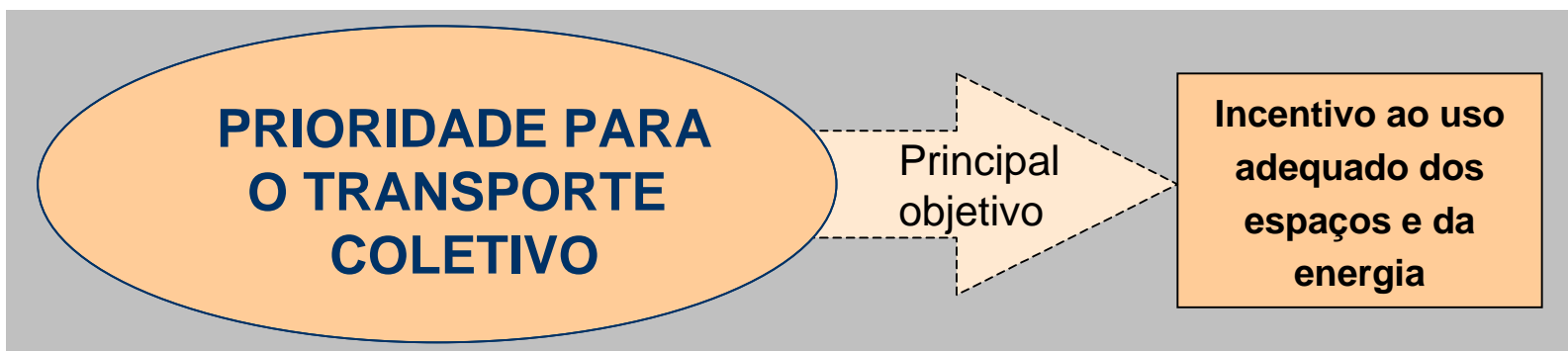
- São quatro os grandes grupos de ação que permitem a obtenção de uma maior efetividade do setor de transporte terrestre de passageiros.

Plano de Ação





## FRENTE DE AÇÃO 1 - PRIORIDADE PARA O TRANSPORTE COLETIVO



### Plano de Ação

- A falta de prioridade para o transporte coletivo, que se mostra mais efetiva para o transporte de passageiros, faz com que esse transporte seja penalizado tornando-o pouco atrativo para os que não são seus usuários cativos.
- Essa falta de prioridade - viárias, operacionais, financiamento, etc - tem tornado o transporte de passageiros uma atividade com custo elevado e predatória da condição de vida da população brasileira.
- A quantidade de prioridades físicas e operacionais para o transporte coletivo, que apresentava crescimento em décadas passadas, tem, em modo geral, se estagnado e, em diversos casos, apresentado uma regressão.

## FRENTE DE AÇÃO 1 - PRIORIDADE PARA O TRANSPORTE COLETIVO

- As principais medidas para a prioridade ao transporte coletivo se concentram na opção por esse sistema com a adoção de políticas de organização e de direcionamento de investimentos.

### PRINCIPAIS LINHAS DE AÇÃO PARA PRIORIZAR OS TRANSPORTES COLETIVOS:



- ✍ Investimento em medidas de prioridade para o transporte coletivo no sistema viário
- ✍ Implantação de um modelo de financiamento contínuo do setor
- ✍ Vinculação de receitas públicas para investimento no setor

### SERVIÇO URBANO:

- ✍ Implantação efetiva da política nacional de transporte urbano
- ✍ Prioridade para investimentos em projetos com retorno econômico e social rápido

## Prioridade para o transporte coletivo

### Investimento em medidas de prioridade para o transporte coletivo no sistema viário

- Buscar, através da prioridade do transporte coletivo, reduzir os custos totais do transporte de passageiros, minimizando dessa forma todos os custos econômicos daí advindos.
- À medida que o transporte coletivo tenha prioridade de tráfego, por meio de faixas ou vias exclusivas, ou outras formas que garantam uma maior velocidade para esse tipo de transporte, sua atratividade será maior e seu custo menor, podendo então atender melhor a população.
- O Brasil já possui larga experiência na adoção dessa facilidades, com pessoal especializado e tecnologia consolidada no assunto.

## Prioridade para o transporte coletivo

### Implantação de um modelo de financiamento contínuo do setor

- Através de um modelo que permita ao setor obter financiamentos em condições que considerem o alcance social dessa atividade, o transporte coletivo de passageiros poderá ser continuamente ampliado e renovado, incluindo a renovação da frota.
- A avaliação dos retornos dos investimentos em transportes deve considerar os benefícios sociais e a redução das deseconomias que a atividade propicia.
- O acesso ao financiamento tem se mostrado, em diversas situações, revestido de entraves burocráticos e de pouco interesse pelas instituições financeiras, devido as baixas taxas e as restrições de endividamento do setor público.

## Prioridade para o transporte coletivo

### Vinculação de receitas públicas para investimento no setor

- O transporte público de passageiros apresenta uma forte carga tributária, tanto nos transportes coletivos quanto nos individuais, carga essa que não é direcionada a melhorias do setor.
- O setor de transporte público de passageiros necessita de contínuos investimentos públicos e privados, tanto para implantação e ampliação bem como manutenção e operação.
- A vinculação de receitas enfrenta resistências dos administradores públicos, mas em diversas situações, se apresenta como alternativa para manutenção de sistemas que exigem investimentos contínuos.
- Apesar das restrições constitucionais, existem formas de se fazer estas vinculações nos vários níveis de governo, sendo que a utilização dos recursos da CIDE - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - devem ser agilizados e priorizados para os investimentos em transportes públicos coletivos.

## Prioridade para o transporte coletivo

### Implantação efetiva da política nacional de transporte urbano

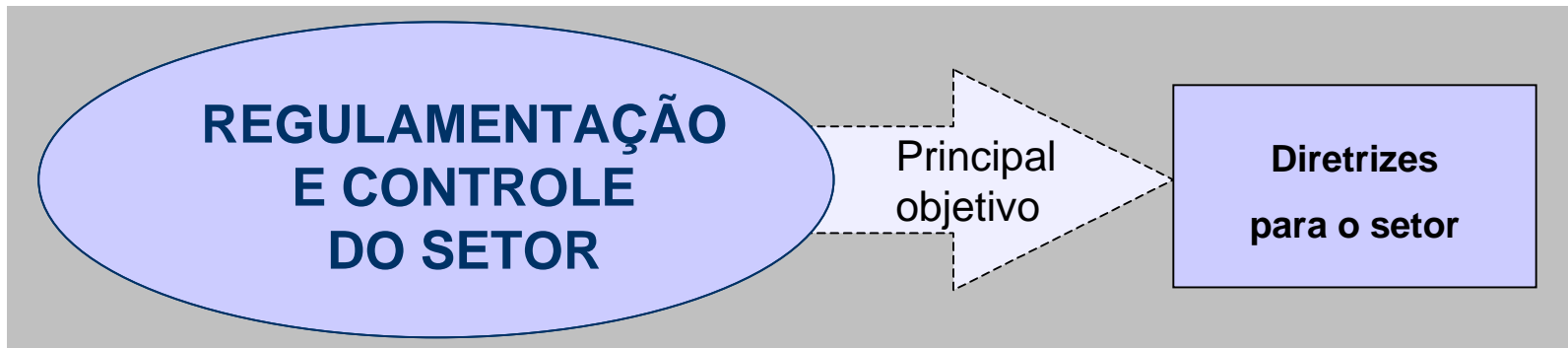
- A política nacional de transporte urbano deve ser implementada em sua totalidade, atendendo as necessidades das cidades brasileiras.
- A ausência de uma maior intervenção governamental nos transportes urbanos estagnou as melhorias que vinham sendo feitas na área.
- Políticas nacionais em prol do transporte público permitiram a implantação de diversas inovações que trouxeram melhorias nas condições de vida em diversas cidades brasileiras.

## Prioridade para o transporte coletivo

### Prioridade para investimentos em projetos com retorno econômico e social rápido

- As necessidades das grandes cidades brasileiras, envolvidas em problemas urbanos graves, exigem a preferência para investimentos que melhorem, em curto prazo, essa situação.
- Investimentos com retorno em prazos maiores, embora necessários, podem vir a inviabilizar a disponibilidade de recursos para a solução de problemas que trazem um retorno mais imediato.
- Os investimentos, somente em projetos com retorno em longo prazo, tem esgotado a disponibilidade de recursos, não trazendo benefícios em curto prazo para a população. Adicionalmente, as mudanças de administrações locais tendem a levar ao aparecimento de novas alternativas fazendo com que existam muitas propostas competitivas e poucas implantações reais.

## FRENTE DE AÇÃO 2 - REGULAMENTAÇÃO E CONTROLE DO SETOR






- A falta de uma legislação consolidada para o setor, considerando as suas particularidades e importância, torna essa atividade instável podendo vir a afetar sua continuidade. O Risco Transporte é extremamente elevado, o que tende a diminuir a atratividade por investimentos privados no setor.
- A legislação incidente sobre o setor deve garantir tanto os investimentos realizados quanto as condições para prestação do serviço.
- A instabilidade da legislação do setor tem limitado os investimentos que exigem maior tempo de retorno, permitindo a entrada no mercado de operadores clandestinos que não assumem as responsabilidades inerentes ao setor.



## FRENTE DE AÇÃO 2 - REGULAMENTAÇÃO E CONTROLE DO SETOR

- As medidas necessárias para definição das “regras do jogo” devem contemplar também a fiscalização de obediência as normas legais.


### PRINCIPAIS LINHAS DE AÇÃO PARA REGULAMENTAÇÃO E CONTROLE DO SETOR:

-  Lei de diretrizes para o setor urbano e intermunicipal
-  Combate ao transporte ilegal
-  Adequação dos horários dos trabalhos nas vias públicas




## FRENTE DE AÇÃO 2 - REGULAMENTAÇÃO E CONTROLE DO SETOR

### SERVIÇO URBANO:

 Fortalecimento e ampliação do uso do vale transporte

### SERVIÇO RODOVIÁRIO:

 Revisão dos parâmetros e dos critérios tarifários

## Regulamentação e controle do setor

### Lei de diretrizes para o setor urbano e intermunicipal

- Através de uma legislação própria, definir todas as diretrizes que devem ser seguidas pelo setor de transporte de passageiros, envolvendo todos os níveis da administração pública. A proposta de Lei para os Transportes Urbanos já se encontra em tramitação a partir do Executivo para o Congresso Nacional e deverá ser seguida por equivalentes para os demais setores do transporte público.
- A falta de uma uniformidade de diretrizes cria uma situação de indefinição para todos os envolvidos no processo, vindo em muitas ocasiões a ocorrer mudanças nas “regras do jogo” ,ao longo dos anos da operação, tornando os investimentos inseguros e, em muitos casos, não garantindo a continuidade da prestação do serviço. Para o serviço interestadual já existe a lei de diretrizes.
- Mudanças nas políticas do setor de transporte públicos de passageiros são comuns a cada uma das mudanças dos administradores públicos.

## Regulamentação e controle do setor

### Combate ao transporte ilegal

- O transporte ilegal de passageiros não pode atuar livremente em qualquer tipo de serviço.
- Ao não assumir custos e responsabilidades, o transporte ilegal de passageiros causa uma concorrência predatória ao serviço regular. O transporte de passageiros não pode ser encarado apenas como uma atividade lucrativa, mas também, um serviço social.
- O transportador ilegal, de forma acelerada, inviabiliza a atividade regular, tornando, por fim, o transporte de passageiros uma atividade caótica.

## Regulamentação e controle do setor

### Adequação dos horários de trabalhos de manutenção nas vias públicas

- As vias são utilizadas plenamente em um curto tempo do dia (no máximo 6 horas). Assim, qualquer obstrução dessas vias deve ocorrer em horários de menor utilização pelo pelo fluxo de tráfego ou, então, pelo menor tempo possível. Conseqüentemente, as obras nas vias públicas devem ser programadas para os períodos de menor fluxo de tráfego, a não ser as emergências.
- Os trabalhos noturnos e aos domingos e feriados apresentam um custo trabalhista maior, mas mesmo assim, tendem a tornar-se mais econômicos para a sociedade. Deve ser analisada a realização das intervenções em vias urbanas ou rodovias em dias e horários em que os impactos sejam menores.
- De forma análoga devem ser consideradas as implantações de edificações que sejam geradoras de tráfego cuja localizações devem ser objeto de análise do impacto sobre o tráfego urbano.

## Regulamentação e controle do setor - Serviço Urbano

### Fortalecimento e ampliação do uso do vale transporte

- Aumentar a utilização desse benefício, garantindo o acesso e adequada utilização por parte de todos os trabalhadores deve ser uma meta permanente dos operadores e dos órgãos públicos.
- O vale transporte é um importante benefício que permite ao trabalhador a utilização dos meios de transporte para seus deslocamentos, garantindo uma maior acessibilidade ao emprego e o reconhecimento de que o deslocamento é um insumo importante no processo produtivo, inclusive reduzindo a perda de produtividade no trabalho.
- A substituição do vale transporte por dinheiro tem se apresentado como uma distorção da função do benefício, fazendo com que os recursos sejam utilizados de forma indevida para outras necessidades do trabalhador.
- Além disto o uso do vale transporte como moeda e as fraudes geram prejuízos a sociedade, razão pela qual a implantação de sistemas de bilhetagem eletrônica devem ser incentivados para coibir estes usos e evitar a fuga de recursos arrecadados do setor, além de servir para melhor uso e controle das eventuais gratuidades.

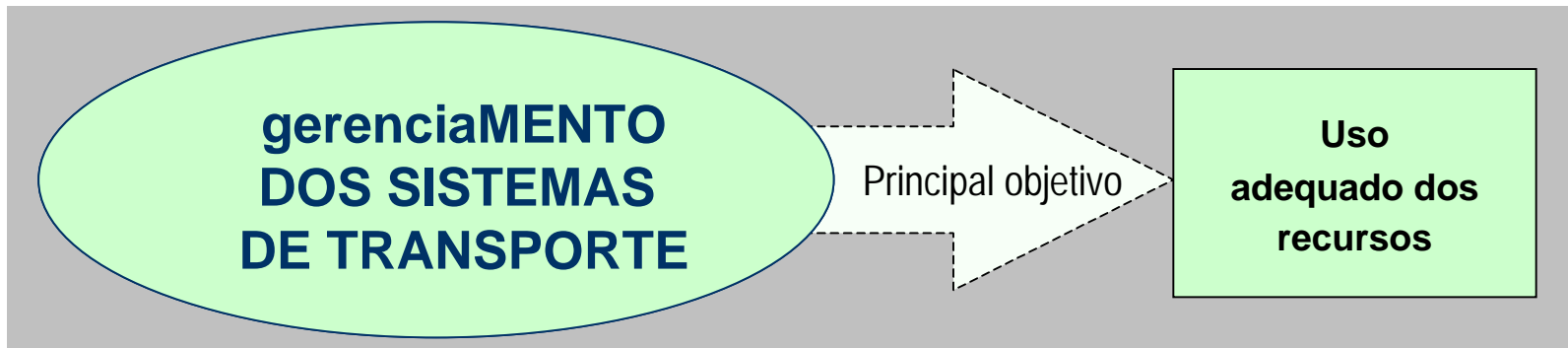
## Regulamentação e controle do setor - Serviço Rodoviário

### Revisão dos parâmetros e dos critérios tarifários

- Os parâmetros tarifários utilizados para o cálculo da tarifa devem estar adequados a realidade das empresas operadoras.
- A evolução tecnológica e econômica exigem uma adequação contínua dos critérios utilizados no cálculo das tarifas de transporte.
- Novos impostos e encargos aumentando os custos das empresas operadoras, os quais devem ser repassados para a tarifas sob pena de quebra do equilíbrio econômico.
- Além disso, deve-se ampliar as formas de tarifação de maneira a se ajustarem melhor aos aspectos de atendimento a demanda em níveis diferenciados de tarifas e a um mercado cada vez mais competitivo

## FRENTE DE AÇÃO 3 - GERENCIAMENTO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

Plano de Ação



- A gerencia do sistema, envolvendo diversas atividades, desde as mudanças no perfil da demanda, o planejamento da rede viária e das linhas e a sua operação permite uma melhor utilização dos recursos disponíveis.
- O transporte de passageiros se insere na vida das pessoas, podendo em alguns casos ser um transtorno, mas pode se tornar um conforto e um momento de qualidade de vida se forem enfocados, priorizados e gerenciados adequadamente os transportes coletivos.
- A falta de gerenciamento das atividades produtivas e de lazer, de forma a se obter uma melhor utilização das facilidades disponibilizadas, faz com que se tenha um uso abaixo de suas capacidades em diversos momentos e, em outros, uma operação saturada e ineficiente.



### FRENTE DE AÇÃO 3 - GERENCIAMENTO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

- Medidas de gerenciamento do sistema permitem que se tenha uma melhor utilização dos recursos disponíveis.

#### PRINCIPAIS LINHAS DE AÇÃO PARA MELHORIA DO gerenciamento DO SISTEMA:



- ✍ Distribuição temporal da demanda
- ✍ Operação dos serviços só pelo transporte legal e regular
- ✍ Segurança contra assaltos
- ✍ Capacitação empresarial e de recursos humanos
- ✍ Rigor na fiscalização do cumprimento do Código de Trânsito Brasileiro
- ✍ Avaliação periódica do serviço, manutenção da continuidade
- ✍ Atualização permanente das redes de transporte
- ✍ Planejamento do transporte compartilhado pelo poder público e setor privado
- ✍ Incentivo a utilização de tecnologias ecológicas

## FRENTE DE AÇÃO 3 - GERENCIAMENTO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

### SERVIÇO URBANO:

- ✍ Diversificação da frota e do serviço
- ✍ Transporte especial para deficientes de grau elevado
- ✍ Diversificação tarifária
- ✍ Investimento em bilhetagem

### SERVIÇO RODOVIÁRIO:

- ✍ Inserção das rodoviárias nos sistemas urbanos
- ✍ Melhoria dos acessos às rodoviárias
- ✍ Melhoria das rodoviárias
- ✍ Melhoria das rodovias



## Gerenciamento dos sistemas de transporte

### Distribuição temporal da demanda

- A oferta de serviços públicos para a população é feita, em geral, nos mesmos horários em que maior parte da população está se deslocando para suas atividades normais, sobrecarregando as vias nos dias úteis, com ociosidade em outros dias.
- A redistribuição das demandas, hoje transportadas em reduzido espaço de tempo, permitirá uma melhor utilização dos recursos disponibilizados para tal atividade.
- O escalonamento do período de férias escolares e uma maior oferta de serviços públicos nos finais de semana permitirá que a demanda oriunda dessas atividades seja diluída ao longo do tempo, evitando uma concentração excessiva em pequenos intervalos.

## Gerenciamento dos sistemas de transporte

### Operação dos serviços só pelo transporte legal e regular

- Repressão de qualquer atividade clandestina ou irregular nos transportes públicos de passageiros.
- O transporte de passageiros exige regulamentação e responsabilidade para sua execução, tendo diversos encargos que devem ser respeitados sob pena de falência do sistema.
- Trabalhar irregularmente, sem encargos e obrigações, torna-se uma atividade atrativa à medida que não existe repressão. A competição entre o regular e o clandestino é desleal e favorece o segundo, tornando o primeiro inviável.
- O transporte regular dá garantia de atendimento, independente das condições em que esteja operando, enquanto o transporte irregular só usufrui dos períodos de maior lucratividade.

## Gerenciamento dos sistemas de transporte

### Segurança contra assaltos

- A redução dos riscos de assaltos é uma função do poder público.
- Ao transportar dinheiro em espécie, mesmo que em quantidades não significativas, os veículos de transporte coletivo apresentam atratividade para pequenos assaltantes, que mesmo nessa condição apresentam risco para a população e para os trabalhadores do sistema.
- As empresas rodoviárias não podem dispor de pessoal próprio para realização do serviço de segurança nos coletivos, como acontece nos sistemas metroviários e ferroviários, principalmente pela maior dispersão dos pontos de embarque.

## Gerenciamento dos sistemas de transporte

### Capacitação empresarial e de recursos humanos

- A capacitação gerencial das empresas e de seus recursos humanos é fundamento básico para o adequado desempenho do setor.
- A evolução da atividade empresarial exige um contínuo aprimoramento de seus dirigentes, da mesma forma, o pessoal operacional e administrativo deve passar por contínuos cursos de aprimoramento e reciclagem.
- A evolução da qualidade dos serviços prestados aos usuários do transporte somente ocorrerá se o treinamento no setor for uma atividade contínua.

## Gerenciamento dos sistemas de transporte

### Rigor na fiscalização do cumprimento do Código de Trânsito Brasileiro

- As leis de trânsito devem ser respeitadas por todos os envolvidos.
- Ao desrespeitar a legislação, um usuário do trânsito estará levando vantagem em detrimento de outro que respeite a lei. O simples fato de cumprir a lei não traz satisfação ao cidadão, mas muitos o fazem por saber que haverá punição de quem não cumprir a legislação.
- A velocidade do “motoboy” e vans é conseguida, em muitas situações, com o desrespeito a legislação de trânsito. Assim, a sua vantagem competitiva vem dos riscos que causam a seus usuários e a população.
- Todos - motoristas de automóveis particulares, pilotos de motos e os operadores de transporte público - deverão ser rigorosamente fiscalizados face aos acidentes no trânsito. Além disso, existe a necessidade de se melhorar a qualidade da oferta de transporte público e de se adotar sistemas de operação com maior capacidade, o que demanda uma mão de obra mais capacitada e fiscalizada, tanto pelo Poder Público quanto pelas operadoras.

## Gerenciamento dos sistemas de transporte

### Avaliação periódica do serviço, manutenção da continuidade

- O serviço de transporte público de passageiros deve continuamente ser monitorado pelo poder concedente.
- Ao avaliar periodicamente o serviço de transporte de passageiros, o poder público pode e deve exigir dos operadores uma adequada prestação de serviço, corrigindo as distorções e mantendo os que o fazem.
- Os serviços que são realizados adequadamente devem ser mantidos.



## Gerenciamento dos sistemas de transporte

### Atualização permanente das redes de transporte

- As variações do perfil da demanda das linhas de transporte coletivo devem ser acompanhadas pelo planejamento operacional.
- As tabelas horárias e os itinerários das linhas exigem uma atualização contínua para atender a variação da demanda, essas alterações podem ser tanto no sentido de aumentar a oferta quanto no sentido de redução.
- Estes ajustes são fundamentais, pois, por exemplo, ao se transformar as instalações de uma indústria em um “shopping center”, o perfil da demanda irá mudar sensivelmente, então, a oferta de transporte deve ser adaptada. Até mesmo quando ocorrem mudanças de clima isto afeta ao perfil da demanda. Por isso, as ordens de serviço das linhas não podem ser estáticas ou rígidas, demandando solicitações ou entraves burocráticos a seus ajustes.

## Gerenciamento dos sistemas de transporte

### Planejamento do transporte compartilhado pelo poder público e setor privado

- Cabe ao poder público a gerência do serviço de transporte público.
- A definição de freqüências e a fiscalização da efetiva realização dos serviços cabe ao poder público, compartilhando o planejamento com o setor privado, que devem estar preparados em termos de pessoal e de material para avaliar corretamente as diversas situações.
- O poder público, ao participar do planejamento do serviço de transporte, define o equilíbrio entre a qualidade do serviço prestado e a rentabilidade do prestador.
- Os órgãos e funcionários públicos, precisam ser responsabilizados se as medidas que adotarem em benefício do automóvel ou de empreendimentos privados gerar prejuízos ao transporte público de passageiros. Lógica análoga a Lei de Responsabilidade Fiscal.

## Gerenciamento dos sistemas de transporte

### Incentivo a utilização de tecnologias ecológicas

- A utilização de veículos não poluentes e que utilizem fontes de energia renováveis ou abundantes deve ser incentivada, com melhores condições de financiamento junto aos bancos e programas de fomento e no processo de seleção de novas operadoras para o sistema.
- O índices de poluição estão se apresentando cada vez mais elevados e a utilização de fontes de energia não-renováveis, que apresentam tendência de aumento dos custos, exigem o incentivo ao uso de novas tecnologias e a novas fontes renováveis.
- O uso do gás natural, mais abundante e menos poluidor, é uma das alternativas em desenvolvimento que deve ser priorizada.

## Gerenciamento dos sistemas de transporte - Serviço Urbano

### Diversificação da frota e do serviço

- A autorização para operação de uma linha deve permitir que sejam utilizados diversos tipos de veículos coletivos.
- A operação integrada dentro de uma mesma linha de diversos tipos de veículos permite que as diversas particularidades da demanda sejam atendidas, com variação do nível de conforto ofertado.
- Uma mesma linha pode comportar ônibus com ar condicionado, micro-ônibus, convencionais, articulados e rodoviários, desde que não sejam concorrentes entre si, mas sim complementares, a critério do operador, o qual esta sujeito aos riscos do negócio.

## Gerenciamento dos sistemas de transporte - Serviço Urbano

### Transporte especial para deficiente de grau elevado

- As particularidades da demanda de deficientes (conforme o grau), fazem com que o seu transporte regular deva ser feito em veículos especiais com pessoal treinado.
- Ao se impor o custo do transporte de deficientes aos usuários do transporte público, esconde-se esse custo e dificulta-se a fluidez do transporte tanto para os usuários comuns, quanto para essa categoria.
- A adequação dos veículos de transporte coletivo para o transporte de deficientes, além de onerar a todo o sistema, não atende as suas necessidades. Os países mais desenvolvidos e as cidades brasileiras que têm maior sucesso neste campo assim o fazem.

## Gerenciamento dos sistemas de transporte - Serviço Urbano

### Diversificação tarifária

- Adequar o nível de conforto oferecido ao seu custo.
- Em diversas linhas, o serviço oferecido pode ter vários tipos de tarifa, atendendo de maneira diferenciada uma demanda que é diferente.
- Ônibus com ar condicionado e ônibus convencionais tem custo diferenciado e devem ter uma tarifa diferenciada sem subsídios cruzados.
- É imperiosa a reavaliação do uso universal da tarifa única e de câmaras de compensação tarifária que tem levado os sistemas a desequilíbrios financeiros e operacionais.

## Gerenciamento dos sistemas de transporte - Serviço Urbano

### Investimento em bilhetagem

- Implantação de sistemas automáticos de cobrança e controle da demanda, sendo o investimento inicial um custo a ser absorvido pelo sistema.
- A evolução tecnológica permite a implantação de sistemas automáticos de cobrança, ganhando o transporte público de passageiros uma maior operacionalidade, vindo, na medida que o investimento seja diluído, a ter uma redução de custos. Diminui-se, também, a quantidade de dinheiro em espécie dentro dos veículos, levando a maior segurança e diminuindo o uso do vale transporte como moeda, além de reduzir os tempos de embarque de passageiros e facilitar a integração.
- Somente um sistema automático pode controlar a utilização dos direitos de gratuidade ou descontos de tarifa, a utilização do vale transporte e o perfil detalhado da demanda, além de permitir a agilidade da cobrança da tarifa.

## Gerenciamento dos sistemas de transporte - Serviço Rodoviário

### Inserção das rodoviárias nos sistemas urbanos

- As rodoviárias do sistema intermunicipal devem estar inseridas nos sistemas urbanos e integradas ao sistema local de transportes.
- As viagens de médio e longo percurso muitas vezes devem ser complementadas com a utilização do sistema urbano, devendo a interligação dos dois sistemas ser feita de maneira a não criar dificuldades para os usuários.
- As rodoviárias fora das áreas de interesse da população diminuem a atração do transporte coletivo, do que se aproveitam os transportes clandestinos para captar demanda, em prejuízo da estruturação urbana.



## Gerenciamento dos sistemas de transporte - Serviço Rodoviário

### Melhoria dos acessos às rodoviárias

- Os veículos de transporte coletivo necessitam de facilidade para acessarem as rodoviárias do sistema.
- O acesso às rodoviárias não deve demandar tempo significativo quando comparado ao tempo total das viagens. Pequenos percursos devem ser percorridos em pouco tempo. Assim, deverão ser implantadas áreas de apoio e acesso, dos ônibus as mesmas, em especial nos períodos de pico.
- As rodoviárias devem ser implantadas dentro do planejamento urbano.

## Gerenciamento dos sistemas de transporte - Serviço Rodoviário

### Melhoria das rodoviárias

- As rodoviárias existentes necessitam de manutenção e ampliação.
- As rodoviárias são equipamentos urbanos.
- As rodoviárias são pontos de atratividade para os usuários, devendo fornecer conforto aos usuários.
- Adicionalmente, devem as operadoras melhorar os pontos de parada e apoio ao longo das linhas intermunicipais e interestaduais.

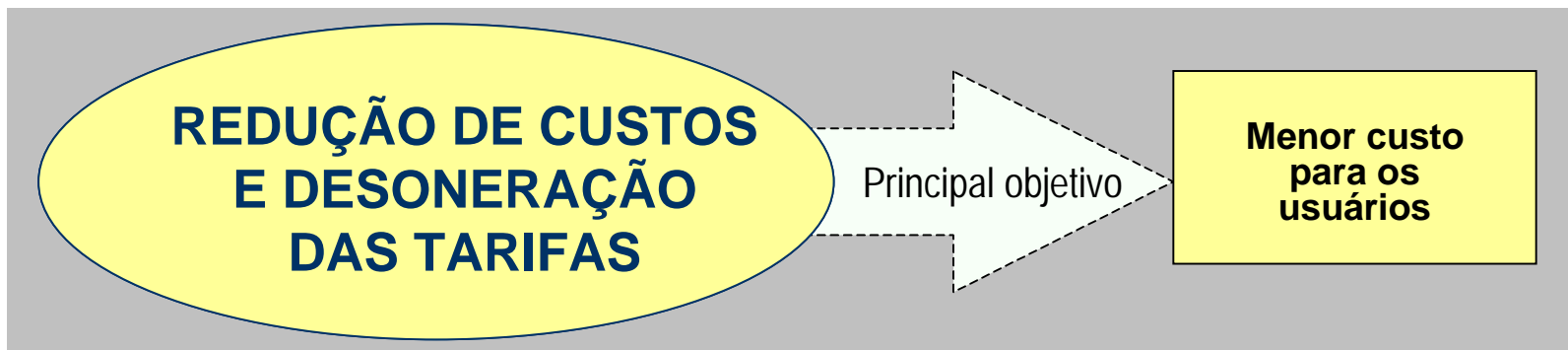
## Gerenciamento dos sistemas de transporte - Serviço Rodoviário

### Melhoria das rodovias

- As rodovias, utilizadas também por outros tipos de transporte de passageiros e cargas, devem ter suas condições de segurança e fluidez garantidas por uma correta manutenção.
- As condições das rodovias são fundamentais para a segurança de seus usuários.
- Em rodovias precárias, os tempos de viagem aumentam significativamente, representando também um tempo de viagem maior.

### FRENTE DE AÇÃO 4 - REDUÇÃO DE CUSTOS E DESONERAÇÃO DAS TARIFAS

Plano de Ação




- Redução de encargos que incidem sobre diversos itens que compõem os custos do setor.
- A incidência de encargos ou outras obrigações sobre os componentes do custo do transporte coletivo de passageiros encarece a tarifa que é cobrada dos seus usuários. Esses encargos, muitas vezes incidem em cascata, atingindo a uma população que em muitos casos é de poucos recursos.
- Isenções e reduções que são oferecidas em atividades permitem que uma maior quantidade de pessoas se utilizem delas, o mesmo deve ocorrer com os transportes coletivos, atividade essencial para a população.

## FRENTE DE AÇÃO 4 - REDUÇÃO DE CUSTOS E DESONERAÇÃO DAS TARIFAS

- As medidas necessárias para redução dos custos dos transportes coletivos envolvem redução da carga tributária e outras legislativas e, também, medidas que evitem a evasão da receita do sistema.


### PRINCIPAIS LINHAS DE AÇÃO PARA REDUÇÃO DE CUSTOS E DESONERAÇÃO DAS TARIFAS:

- 
- ✍ Definição de fontes de custeio externos a tarifa para as gratuidades
  - ✍ Controle da utilização do benefício da gratuidade
  - ✍ Adequação da legislação trabalhista
  - ✍ Outorga do serviço não onerosa
  - ✍ Redução da carga tributária dos principais insumos do setor
  - ✍ Redução dos encargos trabalhistas
  - ✍ Eliminação de taxas e tributos com incidência direta sobre a tarifa

## FRENTE DE AÇÃO 4 - REDUÇÃO DE CUSTOS E DESONERAÇÃO DAS TARIFAS

### SERVIÇO RODOVIÁRIO:



 Insenção nos pedágios

## Redução de custos e desoneração das tarifas

### Definição de fontes de custeio externos a tarifa para as gratuidades

- As gratuidades ou descontos que forem definidas para o transporte coletivo de passageiros devem ter uma fonte de custeio definida, não incluída na tarifa.
- De uma forma geral, as gratuidades concedidas no transporte público são custeadas pelos demais usuários do sistema através de maiores tarifas individuais ou por menor oferta de lugares disponíveis aos pagantes, sendo que a maioria dos usuários não é informada dessa situação.
- Ao se ratear as gratuidades entre os passageiros pagantes, obtém-se uma tarifa mais elevada penalizando-os com um custo maior, independentemente de terem condições financeiras para isso. Não há como se fazer justiça social apenas dentro de um setor em que os usuários são predominantemente de renda média baixa ou baixa.
- Há que se buscar recursos daqueles que oneram os deslocamentos em geral ou das camadas mais ricas da população que não são cativas dos transportes públicos e que preferem o conforto e a privacidade de seus automóveis para custear as gratuidades.

## Redução de custos e desoneração das tarifas

### Controle da utilização do benefício da gratuidade

- O uso da gratuidade ou descontos nos transportes coletivos somente deve ser permitida a quem realmente é portador desse direito.
- O uso indiscriminado das gratuidades faz com que se tenha um número reduzido de pagantes, que acabam por arcar com todos os custos do transporte.
- Estudantes beneficiados com descontos ou isenções somente podem utilizar esses benefícios se realmente tiverem necessidade de tal, bem como devem fazê-lo ,exclusivamente, nos deslocamentos pertinentes a atividade, devendo o mesmo raciocínio ser utilizado para outras categorias beneficiadas.



## Redução de custos e desoneração das tarifas

### Adequação da legislação trabalhista

- A legislação trabalhista para os trabalhadores do transporte de passageiros deve ser adequada as necessidades do tipo de serviço realizado, pois a tipicidade da demanda é incompatível com a legislação.
- O trabalhador que opera o sistema de transporte de passageiros possui horários diferenciados de trabalho em relação aos demais. Assim, a sua jornada começa antes da dos demais e termina depois. Além disso, a distribuição da demanda ao longo dos dias da semana e meses do ano é, muitas vezes, invertida em relação aos demais segmentos econômicos.
- Ao seguir uma legislação trabalhista comum a todos os trabalhadores, o operador do transporte coletivo muitas vezes faz, por exemplo, seu horário de almoço às 8:00 h da manhã. O trabalho noturno e aos domingos e feriados é rotina no setor.

## Redução de custos e desoneração das tarifas

### Outorga do serviço não onerosa

- Ao se licitar um serviço de transporte público não se deve criar um novo custo para o sistema com a cobrança pela cessão da outorga, pois, de alguma forma, este ônus é repassado na tarifa ou no padrão de serviços que será operado pelas empresas.
- Todos os custos do transporte público são repassados para os usuários, assim, qualquer custo oriundo das outorgas onerosas implicam na cobrança de uma tarifa maior, uma vez que se tratam de empresas privadas as quais devem sempre manter o seu equilíbrio econômico-financeiro e um retorno de seus investimentos compatível com o custo de oportunidade do seu capital.
- Os valores arrecadados nas outorgas onerosas nem sempre são utilizados para implantação de melhorias dentro do setor de transportes públicos. A licitação não pode ser vista como forma de arrecadar recursos, ainda mais por ser um setor onde a demanda tende a ser de baixa renda e pelos benefícios sociais que os transportes públicos geram.

## Redução de custos e desoneração das tarifas

### Redução da carga tributária dos principais insumos do setor

- Os principais insumos que compõem o custo do serviço de transporte devem ter sua carga tributária reduzida.
- Combustível, pneu, veículos coletivos, peças e outros insumos carregam em seus preços finais uma forte carga tributária, que incidem de forma direta e em cascata, onerando os custos finais do transporte coletivo e, por fim, afetando os passageiros que necessitam desse meio de transporte.
- Os impostos sobre os insumos utilizados pelo transporte de passageiros são arcados por seus usuários de forma indistinta, tendo condições para tal ou não.

## Redução de custos e desoneração das tarifas

### Redução dos encargos trabalhistas

- Os encargos trabalhistas devidos pelo setor devem incidir sobre o faturamento das empresas e não sobre a folha salarial.
- O setor de transporte coletivo de passageiros é usuário intensivo de mão de obra, sendo, portanto, onerado através de encargos trabalhistas que incidem sobre a folha de pagamentos.
- Outros setores que não possuem o caráter social que o transporte de passageiros possui e, também utilizam menor quantidade de mão-de-obra, são beneficiados em detrimento ao setor que contribui de forma considerável com grande quantidade de empregos.

## Redução de custos e desoneração das tarifas

### Eliminação de taxas e tributos com incidência direta sobre a tarifa

- Taxas e tributos que incidem sobre a tarifa devem ser arcados pelo poder público que representa toda a sociedade.
- Em muito locais, incidem diretamente sobre a tarifa, taxas como a de gerenciamento do sistema ou, então, impostos como o sobre a prestação de serviços (ISS), que servem como fontes de arrecadação para o poder público, onerando a tarifa do transporte coletivo cobrada ao usuário.
- O setor público utiliza as taxas de gerenciamento ou outros tributos que incidam sobre o sistema de transporte como fonte adicional de arrecadação.

## Redução de custos e desoneração das tarifas - Serviço Rodoviário

### Isenção nos pedágios

- Os veículos de transporte coletivo devem ter isenção do pagamento das tarifas de pedágio, como já ocorreu no passado.
- Além de representar custo para os usuários, o pedágio cobrado dos veículos de transporte coletivo tem pouco significado no montante arrecadado pelas concessionárias das rodovias. O uso dos ônibus pode ser entendido como forma de exercer o direito de ir e vir, facilitando para as concessionárias o bloqueio das rodovias, a fuga ao pagamento do pedágio por parte dos automóveis, o que poderá ser uma contrapartida favorável a esta medida.
- O valor do pedágio deve ser rateado pelos demais usuários que optam pelo automóvel.


# Plano de Ação

Proposta Fundamental para o Serviço de Transporte Público

# Proposta Fundamental para o Serviço de Transporte Público

## Estabilidade Institucional

### PROPOSTA FUNDAMENTAL PARA O SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO:

 “Regras do jogo” definidas





## Estabilidade Institucional

### “Regras do jogo” definidas

- A legislação que incide sobre o setor e as que influenciam seus custos devem ser estáveis.
- Qualquer modalidade de transporte de passageiros exige um planejamento de investimentos, com retorno em prazo compatível com o investimento exigido ou efetuado.
- Os operadores do transporte de passageiros arcam com a responsabilidade de transportar pessoas, devendo, portanto, ter condições para tal, inclusive fazendo planejamento a médio e longo prazos.

# ANEXOS

*Priorização das ações propostas*

# ANEXO 1

## TRANSPORTE TERRESTRE DE PASSAGEIROS

## ANEXO: Priorização das Ações Propostas

**ANEXO: Transporte Terrestre de Passageiros**  
 Frente de Ação 1 - Prioridade para o Transporte Coletivo

I M P O R T Â N C I A D A A Ç Ã O	MUITO ALTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implantação de um modelo de financiamento contínuo do setor</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Investimentos na priorização do transporte coletivo (faixas e sistemas exclusivos)</li> <li>Vinculação de receitas públicas para investimento no setor</li> <li>Implantação efetiva da política nacional de transporte urbano</li> </ul>
	ALTA		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>U:</b> Prioridade para investimento em projetos com retorno econômico e social rápido</li> </ul>	
	MÉDIA			
		MAIS DIFÍCIL	MÉDIO	MAIS FÁCIL
		F A C I L I D A D E D E I M P L A N T A Ç Ã O		

AÇÃO	IMPACTO NO SISTEMA	ABRANGE				
		Economia do Sistema	Acessibilidade da População	Segurança da População	Legislação	Investimento
INVESTIMENTO EM MEDIDAS DE PRIORIDADE PARA O TRANSPORTE COLETIVO NO SISTEMA VIÁRIO	MUITO ALTO	●	●	●	○	●
IMPLANTAÇÃO DE UM MODELO DE FINANCIAMENTO contínuo DO SETOR	MUITO ALTO	●	●	○	◐	●
VINCULAÇÃO DE RECEITAS públicas PARA INVESTIMENTO NO SETOR	MUITO ALTO	●	●	◐	●	●
<i>TRANSPORTE URBANO</i>						
IMPLANTAÇÃO EFETIVA DA POLITICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO	MUITO ALTO	●	●	●	●	●
PRIORIDADE PARA INVESTIMENTOS EM PROJETOS COM RETORNO ECONÔMICO E SOCIAL RÁPIDO	ALTO	●	●	●	○	●



## ANEXO: Priorização das Ações Propostas

**ANEXO: Transporte Terrestre de Passageiros**  
Frente de Ação 2 - Regulamentação e Controle do Setor

<b>I M P O R T Â N C I A D A A Ç Ã O</b>	<b>MUITO ALTA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>U:</b> Fortalecimento e ampliação do uso do vale transporte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lei de diretrizes para o setor urbano e intermunicipal</li> <li>Combate ao transporte ilegal</li> </ul>	
	<b>ALTA</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>R:</b> Revisão dos Parâmetros e dos critérios tarifários</li> <li>Adequação dos horários de trabalhos nas vias públicas</li> </ul>	
	<b>MÉDIA</b>			
		<b>MAIS DIFÍCIL</b>	<b>MÉDIO</b>	<b>MAIS FÁCIL</b>
		<b>F A C I L I D A D E D E I M P L A N T A Ç Ã O</b>		

AÇÃO	IMPACTO NO SISTEMA	ABRANGE				
		Economia do Sistema	Acessibilidade da População	Segurança da População	Legislação	Investimento
LEI DE DIRETRIZES PARA O SETOR URBANO E O INTERMUNICIPAL	MUITO ALTO	●	◐	○	●	○
COMBATE AO TRANSPORTE ILEGAL	MUITO ALTO	●	●	●	●	○
ADEQUAÇÃO DOS HORÁRIOS DOS TRABALHOS DE MANUTENÇÃO DAS VIAS públicas	ALTO	◐	◐	●	●	◐
<i>URBANO</i>						
FORTALECIMENTO E AMPLIAÇÃO DO USO DO VALE TRANSPORTE	MUITO ALTO	●	●	○	●	○
<i>RODOVIÁRIO</i>						
REVISÃO DOS PARÂMETROS E DOS CRITÉRIOS TARIFÁRIOS	MUITO ALTO	●	◐	○	●	○



## ANEXO: Priorização das Ações Propostas

**ANEXO: Transporte Terrestre de Passageiros**  
 Frente de Ação 3 - gerenciamento dos Sistemas de Transporte

I M P O R T Â N C I A D A A Ç Ã O	MUITO ALTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>R: Melhoria das rodoviárias</li> <li>R: Melhoria das rodovias</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Operação do serviço só pelo transporte legal e regular</li> <li>Planejamento do transporte compartilhado pelo poder público e pelo setor privado</li> <li>Segurança contra assaltos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Distribuição temporal da demanda</li> <li>Capacitação empresarial e de recursos humanos</li> </ul>
	ALTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rigor na fiscalização do cumprimento do Código de Trânsito Brasileiro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>U: Transporte especial para deficientes de grau elevado</li> <li>R: Melhoria dos acessos as rodoviárias</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>U: Diversificação da frota e do serviço</li> <li>U: Investimento em bilhetagem</li> <li>R: Inserção das rodoviárias nos sistemas urbanos</li> </ul>
	MÉDIA		<ul style="list-style-type: none"> <li>Avaliação periódica do serviço, manutenção da continuidade</li> <li>Incentivo a utilização de tecnologias ecológicas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Atualização permanente das redes de transporte</li> <li>U: Diversificação tarifária</li> </ul>
		MAIS DIFÍCIL	MÉDIO	MAIS FÁCIL
		F A C I L I D A D E D E I M P L A N T A Ç Ã O		



**ANEXO: Transporte Terrestre de Passageiros**  
**Frente de Ação 3 - gerenciamento dos Sistemas de Transporte**

AÇÃO	IMPACTO NO SISTEMA	ABRANGE				
		Economia do Sistema	Acessibilidade da População	Segurança da População	Legislação	Investimento
<input checked="" type="checkbox"/> DISTRIBUIÇÃO TEMPORAL DA DEMANDA	MUITO ALTO	●	●	○	●	○
<input checked="" type="checkbox"/> OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS SÓ PELO TRANSPORTE LEGAL E REGULAR	MUITO ALTO	●	●	●	●	○
<input checked="" type="checkbox"/> SEGURANÇA CONTRA ASSALTOS	MUITO ALTO	●	●	●	●	●
<input checked="" type="checkbox"/> CAPACITAÇÃO EMPRESARIAL E DE RECURSOS HUMANOS	MUITO ALTO	●	●	●	◐	◐
<input checked="" type="checkbox"/> RIGOR NA FISCALIZAÇÃO DO CUMPRIMENTO DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO	ALTO	◐	◐	●	●	◐
<input checked="" type="checkbox"/> AVALIAÇÃO PERIÓDICA DO SERVIÇO, MANUTENÇÃO DA CONTINUIDADE	ALTO	○	●	◐	●	○
<input checked="" type="checkbox"/> ATUALIZAÇÃO PERMANENTE DAS REDES DE TRANSPORTE	ALTO	●	●	○	●	○
<input checked="" type="checkbox"/> PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE COMPARTILHADO PELO PODER público E SETOR PRIVADO	MÉDIO	●	●	●	●	○
<input checked="" type="checkbox"/> INCENTIVO A UTILIZAÇÃO DE TECNOLOGIAS ECOLÓGICAS	MÉDIO	○	◐	●	●	○



AÇÃO	IMPACTO NO SISTEMA	ABRANGE				
		Economia do Sistema	Acessibilidade da População	Segurança da População	Legislação	Investimento
<i>URBANO</i>						
DIVERSIFICAÇÃO DA FROTA E DO SERVIÇO	MUITO ALTO					
TRANSPORTE ESPECIAL PARA DEFICIENTES DE GRAU ELEVADO	MUITO ALTO					
DIVERSIFICAÇÃO tarifária	ALTO					
INVESTIMENTO EM BILHETAGEM	ALTO					



AÇÃO	IMPACTO NO SISTEMA	ABRANGE				
		Economia do Sistema	Acessibilidade da População	Segurança da População	Legislação	Investimento
<i>RODOVIÁRIO</i>						
INSERÇÃO DAS RODOVIÁRIA NOS SISTEMAS URBANOS	MUITO ALTO					
MELHORIA DOS ACESSOS AS RODOVIÁRIAS	MUITO ALTO					
MELHORIA DAS RODOVIÁRIAS	MUITO ALTO					
MELHORIA DAS RODOVIAS	MUITO ALTO					

	ALTO impacto		MÉDIO impacto		BAIXO impacto
--	--------------	--	---------------	--	---------------

## ANEXO: Priorização das Ações Propostas

**ANEXO: Transporte Terrestre de Passageiros**  
Frente de Ação 4 - Redução de Custos e Desoneração das Tarifas

<b>I M P O R T Â N C I A D A A Ç Ã O</b>	<b>MUITO ALTA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✍ Outorga do serviço não onerosa</li> <li>✍ Redução da carga tributária dos principais insumos do setor</li> <li>✍ Redução dos encargos trabalhistas</li> <li>✍ Eliminação de taxas e tributos com incidência direta sobre a tarifa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✍ Definição de fontes de custeio externos a tarifa para as gratuidades</li> <li>✍ Controle da utilização do benefício da gratuidade</li> <li>✍ Adequação da legislação trabalhista</li> </ul>	
	<b>ALTA</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>✍ Isenção nos pedágios</li> </ul>	
	<b>MÉDIA</b>			
		<b>MAIS DIFÍCIL</b>	<b>MÉDIO</b>	<b>MAIS FÁCIL</b>
		<b>F A C I L I D A D E D E I M P L A N T A Ç Ã O</b>		

AÇÃO	IMPACTO NO SISTEMA	ABRANGE				
		Economia do Sistema	Acessibilidade da População	Segurança da População	Legislação	Investimento
DEFINIÇÃO DE FONTES DE CUSTEIO EXTERNOS A TARIFA PARA AS GRATUIDADES	MUITO ALTO	●	●	◐	●	◐
CONTROLE DA UTILIZAÇÃO DO BENEFÍCIO DA GRATUIDADE	MUITO ALTO	●	●	◐	●	○
ADEQUAÇÃO DA LEGISLAÇÃO TRABALHISTA	MUITO ALTO	●	○	◐	●	○
OUTORGA DO SERVIÇO NÃO ONEROSA	MUITO ALTO	●	◐	○	●	◐
REDUÇÃO DA CARGA TRIBUTÁRIA DOS PRINCIPAIS INSUMOS DO SETOR	MUITO ALTO	●	●	○	●	●
REDUÇÃO DOS ENCARGOS TRABALHISTAS	MUITO ALTO	●	●	○	●	●
ELIMINAÇÃO DE TAXAS E TRIBUTOS COM INCIDÊNCIA DIRETA SOBRE A TARIFA	MUITO ALTO	●	●	○	●	●



AÇÃO	IMPACTO NO SISTEMA	ABRANGE				
		Economia do Sistema	Acessibilidade da População	Segurança da População	Legislação	Investimento
<i>TRANSPORTE RODOVIÁRIO</i>						
<del>ISENÇÃO NOS PEDÁGIOS</del>	MUITO ALTO	●	●	○	●	○
		● ALTO impacto	◐ MÉDIO impacto	○ BAIXO impacto		

# ANEXO 2

## TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS

## ANEXO: Priorização das Ações Propostas

**ANEXO: Transporte Terrestre de Passageiros**  
Frente de Ação 1 - Financiamento para o Setor










AÇÃO	IMPACTO NO SISTEMA	ABRANGE				
		Economia do Sistema	Acessibilidade da População	Segurança da População	Legislação	Investimento
✍️ IMPLANTAÇÃO DE UM MODELO DE FINANCIAMENTO DO SETOR	MUITO ALTO	●	●	●	◐	●

●	ALTO impacto	◐	MÉDIO impacto	○	BAIXO impacto
---	--------------	---	---------------	---	---------------

## ANEXO: Priorização das Ações Propostas

**ANEXO: Transporte Terrestre de Passageiros**  
 Frente de Ação 2 - Regulamentação e Controle do Setor




<b>I M P O R T Â N C I A D A A Ç Ã O</b>	<b>MUITO ALTA</b>	<p> Reforma tributária para redução dos custos</p>		<p> Concessão garantindo equilíbrio econômico dos operadores</p>
	<b>ALTA</b>		<p> Adequação da legislação trabalhista</p> <p> Outorga não-onerosa</p>	
	<b>MÉDIA</b>		<p> Licitação para racionalizar e não como norma</p>	
		<b>MAIS DIFÍCIL</b>	<b>MÉDIO</b>	<b>MAIS FÁCIL</b>
		<b>F A C I L I D A D E D E I M P L A N T A Ç Ã O</b>		

AÇÃO	IMPACTO NO SISTEMA	ABRANGE				
		Economia do Sistema	Acessibilidade da População	Segurança da População	Legislação	Investimento
✍ CONCESSÃO DOS SERVIÇOS GARANTINDO EQUILÍBRIO ECONÔMICO DOS OPERADORES	MUITO ALTO	●	●	●	●	○
✍ REFORMA TRIBUTÁRIA PARA REDUÇÃO DE CUSTOS	MUITO ALTO	●	●	○	●	●
✍ ADEQUAÇÃO DA LEGISLAÇÃO TRABALHISTA	ALTO	◐	◐	●	●	○
✍ OUTORGA NÃO ONEROSA	ALTO	◐	◐	○	●	●
✍ LICITAÇÃO APENAS PARA RACIONALIZAR E NÃO COMO NORMA	MÉDIO	○	○	○	●	○



## ANEXO: Priorização das Ações Propostas

**ANEXO: Transporte Terrestre de Passageiros**  
 Frente de Ação 3 - gerenciamento do Sistema de Transporte

<b>I M P O R T Â N C I A D A A Ç Ã O</b>	<b>MUITO ALTA</b>		 Ajuste da oferta a demanda	
	<b>ALTA</b>			 Limitar o número de operadores a escassez do mercado   Controle do serviço sob ótica da efetividade
	<b>MÉDIA</b>			
		<b>MAIS DIFÍCIL</b>	<b>MÉDIO</b>	<b>MAIS FÁCIL</b>
		<b>F A C I L I D A D E D E I M P L A N T A Ç Ã O</b>		

AÇÃO	IMPACTO NO SISTEMA	ABRANGE				
		Economia do Sistema	Acessibilidade da População	Segurança da População	Legislação	Investimento
LIMITAR O NÚMERO DE OPERADORES A ESCASSEZ DO MERCADO	MUITO ALTO	●	○	●	◐	○
AJUSTE DA OFERTA E DEMANDA	ALTO	●	○	○	◐	○
CONTROLE DO SERVIÇO SOB ÓTICA DA EFETIVIDADE	MÉDIO	◐	◐	○	●	○

ALTO impacto   
 MÉDIO impacto   
 BAIXO impacto

# ANEXO 3

**PROPOSTA FUNDAMENTAL PARA O  
SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO**

## Proposta Fundamental para o Serviço de Transporte Público

ANEXO: Proposta Fundamental para o Serviço de Transporte Público

AÇÃO	IMPACTO NO SISTEMA	ABRANGE				
		Economia do Sistema	Acessibilidade da População	Segurança da População	Legislação	Investimento
✍ ESTABILIDADE INSTITUCIONAL	MUITO ALTO	●	●	●	●	○



## A QUALIDADE DE VIDA E A POBREZA NA ÁREA URBANA

---

### 1. A Importância do Transporte de Passageiros para Eficiência Econômica e Mobilidade da População

O transporte público é uma das vitórias mais frágeis da administração pública.

Cabe ao setor público buscar soluções para as fortes disparidades regionais e sociais intra-urbanas que caracterizam as cidades duais brasileiras.

O transporte público, em periferias e áreas de menor renda, garante a acessibilidade e é importante no combate à pobreza e no fomento à melhor distribuição de renda.