

Eleições 2022

O CAMINHO DA MUDANÇA

propostas para um transporte público de qualidade e uma vida melhor



Realização:



Apoio:



Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana

FNP FRENTE NACIONAL DE PREFEITOS

Eleições 2022

O CAMINHO DA MUDANÇA

propostas para um transporte público de qualidade e uma vida melhor

Realização:



Apoio:




Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana


FNP FRETE NACIONAL DE PREFEITOS



SUMÁRIO



01.	Introdução	06
02.	Propostas	16
2.1	Atualização do Marco Legal do Transporte Público Coletivo	17
2.2	Qualidade e Produtividade	23
2.3	Priorização do Transporte Público Coletivo Urbano	27
2.4	Financiamento dos Investimentos	33
2.5	Financiamento do Custeio	38
2.6	Transparência	45
2.7	Documentos de Referência	49





1. INTRODUÇÃO

Senhora Candidata, Senhor Candidato,

Leia com atenção!

Esta publicação poderá ajudar na sua eleição!

Ela reúne um conjunto de propostas para melhoria da mobilidade urbana, com foco no **transporte público coletivo — um serviço essencial** que é, desde 2015, **um direito social previsto na Constituição**, ao lado da saúde, educação e segurança.

São propostas viáveis, responsáveis e efetivas para o Executivo e o Legislativo, que podem ser implantadas durante

os mandatos dos futuros eleitos. Embora o transporte público urbano, no Brasil, seja uma atribuição principalmente do poder público municipal, os estados têm a responsabilidade de provê-lo nas regiões metropolitanas, e é na esfera Federal que diversas medidas estruturantes específicas precisam ser adotadas, para que tenhamos um transporte público de qualidade, eficiente, sustentável e ao alcance das populações de menor renda.



UMA CIDADE OU REGIÃO METROPOLITANA COM TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO ORGANIZADO E EFICIENTE TEM CUSTOS MENORES EM TODAS AS ATIVIDADES ECONÔMICAS E SE TORNA ATRATIVA PARA NOVAS INDÚSTRIAS, NOVOS COMÉRCIOS E NOVOS NEGÓCIOS ATRELADOS À ÁREA DE SERVIÇOS. ESTIMA-SE QUE CADA DÓLAR INVESTIDO NO TRANSPORTE PÚBLICO GERE UM RETORNO DE 4 DÓLARES PARA A ECONOMIA COMO UM TODO. ALÉM DE MELHORAR A ECONOMIA, UM BOM TRANSPORTE PÚBLICO GERA MELHOR QUALIDADE DE VIDA PARA TODA A POPULAÇÃO LOCAL – TANTO PARA QUEM USA O SERVIÇO QUANTO PARA QUEM NÃO USA, JÁ QUE RACIONALIZA O USO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL E MELHORA O TRÂNSITO COMO UM TODO.



As sugestões apresentadas aqui foram formuladas pelos principais representantes da cadeia produtiva do transporte público de passageiros — especialistas, montadoras/fabricantes de veículos, empresas operadoras e poder público — com especial atenção para o **ônibus urbano, responsável por 86% dos deslocamentos de pessoas por esse tipo de serviço no Brasil** (o restante é atendido por trens urbanos, metrô, barcas e serviços complementares de vans). O objetivo é oferecer opções e orientar tecnicamente a formulação de soluções para os problemas do setor, tais como custo e tarifa, infraestrutura, modelo de contratação dos serviços e transparência, entre outros.



O direito fundamental de ir e vir é um dos pilares da democracia e está consagrado na Constituição Federal de 1988. Sua efetivação, na prática, se traduz na existência de sistemas de transporte de pessoas, sejam individuais ou coletivos, públicos ou privados, organizados por meio de planos e políticas de mobilidade urbana adotados em cada cidade ou região. Grande parte da população brasileira depende exclusivamente do transporte público coletivo para ter acesso a esse direito.



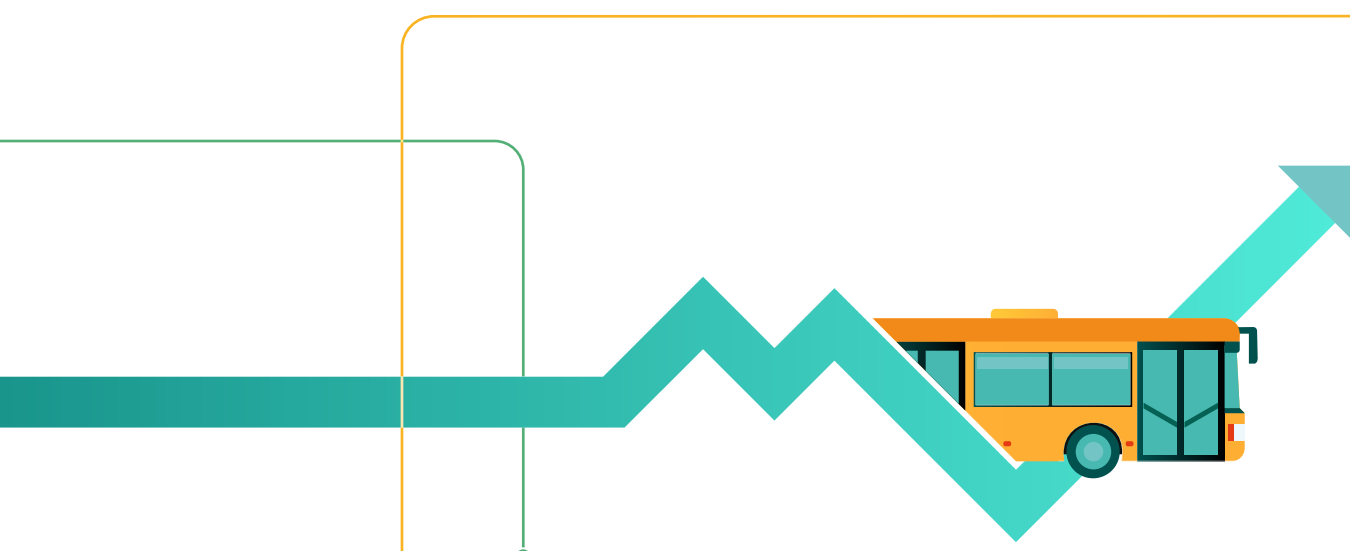
SOCIEDADES QUE POSSUEM ALTO ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO SÃO AQUELAS QUE OFERECEM A SEUS CIDADÃOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO ORGANIZADO, DE QUALIDADE, CONFORTÁVEIS E SEGUROS, QUE OPERAM COM REGULARIDADE E CONFIABILIDADE, SÃO ACESSÍVEIS A PESSOAS COM DEFICIÊNCIAS E, ACIMA DE TUDO, PRATICAM PREÇOS COMPATÍVEIS COM O PODER AQUISITIVO DA POPULAÇÃO.

Essa ainda não é, infelizmente, a realidade no Brasil. Embora nosso país tenha avançado nas últimas décadas e possua um dos maiores sistemas regulamentados de transporte público urbano do mundo, disponível em 2.703 dos 5.570 municípios brasileiros, o serviço atualmente ofertado, em geral, está abaixo das expectativas e necessidades da grande maioria da população.

Isso tem consequências econômicas e sociais. As perdas causadas pelos problemas de mobilidade podem chegar a 4% do PIB brasileiro, considerando apenas os impactos decorrentes dos congestionamentos urbanos — horas a mais de deslocamento todos os dias e consequente perda de produtividade de dezenas de milhões de pessoas, que afeta todos os setores da economia. Aumento da poluição, problemas de saúde relacionados à qualidade do ar, estresse, violência urbana e maior número de vítimas de sinistros de trânsito são outros efeitos negativos do crescente sucateamento dos sistemas de transporte público.



É PRECISO MUDAR,
É POSSÍVEL MUDAR.
SEJA O AGENTE DA
MUDANÇA! ELEJA O
TRANSPORTE PÚBLI-
CO COMO BANDEIRA
DA SUA CAMPANHA!



IMPORTÂNCIA

Atualmente, no Brasil, 28% de todos os deslocamentos urbanos são feitos por meio de transporte coletivo (ônibus, trens urbanos e metrô); outros 29% usam o transporte individual motorizado (carros e motos); enquanto a maioria (43%) usa meios não motorizados — anda a pé ou de bicicleta, muitas vezes por falta de opção ou capacidade de pagar a tarifa. Como 96% de todos os deslocamentos se dão por ruas e avenidas (com exceção dos trens e metrô), é fácil perceber que há uma grande disputa pelo espaço das vias das cidades — que prejudica quem usa o ônibus.



COMO OS BRASILEIROS SE DESLOCAM

Deslocamento por ruas e avenidas **96%**



4% Deslocamento de pessoas por sistemas metroferroviários



3%
Bicicletas

4%
Motocicletas

26%
Automóvel

28% DESTES, 86% USAM ÔNIBUS
Transporte Coletivo

39%
a pé

O serviço de ônibus urbano, que é a base dos sistemas de transporte público no Brasil, é estruturado em âmbito municipal e estadual (no caso das regiões metropolitanas e regiões integradas de desenvolvimento econômico). O poder público local é responsável pelo planejamento e prestação do serviço e, para isso, tem adotado o modelo de concessão,

via licitação, para empresas operadoras privadas. Na maioria dos municípios, cabe a essas empresas fazer os investimentos em aquisição e manutenção da frota e das garagens, contratar motoristas e cobradores, e gerenciar a operação, nos termos estipulados pelo poder público concedente nos contratos de concessão.



EXISTEM CERCA DE 1.800 EMPRESAS PRIVADAS CONCESSIONÁRIAS EM OPERAÇÃO NO PAÍS, COM UMA FROTA ESTIMADA DE 107 MIL ÔNIBUS. O SETOR É RESPONSÁVEL POR GERAR 316,2 MIL EMPREGOS DIRETOS.



Em 2019, antes da pandemia, a quantidade de viagens realizadas por usuários do transporte coletivo por ônibus chegava a 40,4 milhões por dia. Parece muito, mas esse número já foi duas vezes maior — **entre 1994 e 2019, o ônibus urbano perdeu mais da metade dos seus passageiros**, processo que se acelerou a partir de 2013.

Essa queda tem muitas explicações — preço da passagem, tempo de viagem, falta de conforto e de regularidade do serviço. Entre 1995 e 2018, o custo de utilização do ônibus urbano subiu 400,3% acima do IPCA, ao passo que o custo de utilização do automóvel foi 255,2% inferior ao IPCA. Natural, portanto, que parte dos passageiros que podiam arcar com os custos mais elevados de transporte preferisse migrar para o transporte motorizado individual. Outros passaram a andar a pé, por não ter mais como pagar a tarifa — esse número tem crescido nos últimos anos. A política de custeio do serviço, baseada historicamente no rateio dos custos entre os passageiros pagantes, vem pouco a pouco se tornando inacessível para quem mais precisa desse serviço — os cidadãos de baixa renda, moradores das áreas periféricas das grandes e médias cidades.

A perda de passageiros pagantes gera um círculo vicioso: degrada a qualidade do serviço devido à perda de receitas, o que estimula mais passageiros a buscarem outras opções, normalmente individuais, que, por

sua vez, congestionam as vias e pioram ainda mais a velocidade e a confiabilidade dos ônibus, elevando os custos operacionais, gerando insatisfação e levando mais passageiros a abandonar o coletivo.

O grande problema é que **o transporte público coletivo é a espinha dorsal da mobilidade urbana no mundo inteiro**, e a qualidade de vida de uma cidade é diretamente proporcional à qualidade e quantidade de oferta dos serviços coletivos de deslocamento para seus cidadãos. **Não há solução definitiva para a mobilidade urbana que não seja pública e coletiva.**

A ANTP estima que, num eventual colapso do sistema de transporte coletivo brasileiro, os 107 mil ônibus que hoje atendem à população seriam substituídos por uma oferta desordenada e fragmentada de transporte, com 300 a 400 mil veículos de pequeno porte, altamente poluentes e sem condições de confiabilidade e segurança para os usuários, trabalhando informalmente nas rotas e horários que seus condutores determinarem, conforme regras de mercado — buscando atender às regiões mais rentáveis e abandonando as demais. Os passageiros seriam disputados nas ruas e os congestionamentos aumentariam exponencialmente. E milhões de pessoas, que hoje são beneficiadas com gratuidades e descontos tarifários, ficariam desassistidas. Um verdadeiro caos, já observado em diversas cidades da África e América Latina.



O TRANSPORTE PÚBLICO É O DIREITO QUE PERMITE AO CIDADÃO ACESSAR SEUS OUTROS DIREITOS — É POR MEIO DELE QUE O ESTUDANTE VAI PARA A ESCOLA, O DOENTE CHEGA ATÉ O SERVIÇO DE SAÚDE E O TRABALHADOR SE DESLOCA PARA O SEU LOCAL DE TRABALHO TODOS OS DIAS. TRANSPORTE PÚBLICO É PARA TODOS!



PANDEMIA

A Covid-19 adicionou uma pressão aguda à crise estrutural crônica que vinha afetando os serviços de transporte público nas últimas décadas. No auge das medidas de isolamento social, em 2020, a demanda de passageiros chegou a cair 80% na média nacional; o número de viagens realizadas naquele ano ficou em 19,8 milhões/dia em média, menos da metade do patamar anterior.

Com sistemas de transporte por ônibus urbano remunerados predominantemente pelas tarifas pagas, o resultado foi uma perda total acumulada de R\$27,8 bilhões entre março de 2020 e maio de 2022 — causada pela necessidade de manutenção de uma oferta de serviço superior à demanda para melhorar o distanciamento social no transporte público, o que gerou um déficit médio mensal de R\$ 1,08 bilhão.

Mesmo com a gradual recuperação da demanda ao longo de 2021, o número de passageiros transportados atingiu, em maio de 2022, um índice ainda 28% abaixo do patamar pré-pandemia — sem que haja perspectiva de plena recuperação, devido ao crescimento do teletrabalho e do ensino à distância, do comércio via internet, da migração de usuários para outros modos de transporte e de outros fatores.

O estrangulamento financeiro do setor teve graves consequências para as empresas operadoras, para os clientes do transporte coletivo e para a economia do país. Durante os dois anos de emergência em saúde pública decretada em função da pandemia, ao menos 108 sistemas de transporte público de todo o país foram afetados, tendo sido registrados:

55

casos de interrupção dos serviços, por parte de empresas e consórcios que suspenderam suas atividades ou deixaram de operar;

16

pedidos de recuperação judicial por parte de empresas e consórcios operadores;

397

paralisações temporárias, greves ou protestos motivados por atrasos no pagamento de salários e benefícios, decorrentes das dificuldades de caixa das empresas; e

Redução de **89.572 postos de trabalho**, equivalente a uma queda de **22,1%** no nível de emprego direto existente no setor em dezembro de 2019, de acordo com dados do CAGED divulgados pelo Painel do Emprego da Confederação Nacional do Transporte (CNT) para o período de janeiro de 2020 até março de 2022.

A crise só não foi maior porque vários prefeitos e governadores adotaram medidas emergenciais em 124 sistemas de transporte, como subsídios e compra antecipada de créditos de viagens, beneficiando 262 municípios e garantindo a continuidade da prestação dos serviços, mesmo em situações deficitárias. Em 28 sistemas de transporte, tais subsídios foram adotados em caráter permanente.



MOMENTO DA MUDANÇA

A pandemia da Covid-19 mostrou a importância dos serviços de transporte público para a manutenção das atividades econômicas e serviços básicos; ao mesmo tempo, evidenciou as falhas e limitações do atual modelo, baseado no financiamento do serviço (custeio, investimentos e gratuidades) a partir das tarifas pagas pelos passageiros.

Isso criou as condições necessárias para uma profunda reestruturação do modelo atual dos serviços, para adequá-lo às necessidades atuais da sociedade e permitir a retomada do papel do transporte público como agente de desenvolvimento econômico e promotor da qualidade de vida nas cidades.

Cidades que já praticavam o subsídio público aos sistemas de transporte, separando a tarifa pública paga pelo usuário da tarifa de remuneração dos operadores, como São Paulo e Brasília, foram as que menos sofreram durante a pandemia.

De fato, experiências internacionais demonstram a necessidade de mais recursos extratarifários para o sistema, e que foram ampliados durante a pandemia. A tarifa representava, em 2019, apenas 35% do custo do transporte público em Paris, 48% em Barcelona e 65% em Londres. Em 2020, a porcentagem da tarifa paga pelos usuários em relação aos custos operacionais caiu para 27%, 25% e 37% nessas cidades, respectivamente.



PRECISAMOS RECONSTRUIR NOSSO TRANSPORTE PÚBLICO PARA TER MAIS QUALIDADE, MAIS PRODUTIVIDADE E MAIS INCLUSÃO SOCIAL.

Ao colocar o transporte público sob risco de colapso, a crise faz a sociedade refletir sobre o tema, e isso pode ser o impulso que faltava para se avançar e transpor os obstáculos e conflitos que impediram até o momento o desenvolvimento de um transporte público melhor. Cabe aos líderes de visão levar adiante essa bandeira!

LEMBRE-SE: ELEJA O TRANSPORTE PÚBLICO PARA SUA CAMPANHA, PORQUE O TRANSPORTE PÚBLICO ELEGE!



PARA USAR NA CAMPANHA

O ônibus polui **8 vezes menos que um carro** (por passageiro transportado)

Um ônibus comum leva **o mesmo número de passageiros que 40 carros** e **usa apenas 5% do espaço na via** (um ônibus ocupa 50m², e 40 carros ocupam 840m²)

O ônibus é o meio de transporte **mais seguro que existe**. Enquanto **35%** das vítimas fatais no trânsito estavam em motos, somente **2%** estavam num ônibus (incluindo ônibus rodoviários)

Os princípios que regem o transporte público são a **universalidade** (atender a grande parte do território e sua população), a **modicidade tarifária** (menor preço, acessível a todos) e **continuidade** (prestação contínua do serviço, mesmo em locais e horários de baixa demanda)



COLETIVO X INDIVIDUAL

Há quem acredite que as novidades tecnológicas, como o transporte individual por aplicativo, sejam a melhor opção para modernizar os sistemas de transporte público. Na verdade, os serviços de transporte por aplicativo têm todos os atributos negativos do transporte individual, e nenhum dos atributos positivos do transporte coletivo.

Quer saber mais? Assista ao vídeo: https://www.youtube.com/watch?v=-JH_neBQleE&t=429s





2. PROPOSTAS

2.1 ATUALIZAÇÃO DO MARCO LEGAL DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Os problemas do transporte público são conhecidos. As causas também são conhecidas e podem ser resumidas em uma questão principal — o ultrapassado modelo vigente de planejamento, contratação, financiamento e gestão dos sistemas de transporte público.

A descentralização, para a esfera municipal e estadual, da responsabilidade pelos serviços de transporte público urbano, adotada a partir de 1988 sem uma regulamentação nacional, gerou soluções com custos e qualidades muito desiguais e alto índice de insatisfação por parte dos passageiros.

Acredite: a Lei Federal 12.587/2012, principal instrumento legal da mobilidade urbana de âmbito nacional, define somente os princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, sem regulamentar especificamente o transporte público coletivo. Cada ente da Federação estabelece as suas próprias regras para a concessão desses serviços, muitas vezes com falta de transparência dos direitos e obrigações dos poderes concedentes e das empresas concessionárias.

A legislação aplicável aos transportes coletivos, em muitos casos, cria embaraços e amarras que só dificultam a contratação e, posteriormente, a gestão dos contratos de concessão. Em algumas situações, o aparato jurídico sobre o qual o processo licitatório se apoia é falho, dúbio e não garante a segurança jurídica dos contratos.



Além disso, os amplos contratos de concessão, com pouca margem para aditamentos, dificultam a incorporação de novas tecnologias e processos que poderiam melhorar a transparência, o controle e a qualidade do serviço prestado.



A CRIAÇÃO DE UM MARCO LEGAL ESPECÍFICO, ABRANGENTE E DETALHADO, COM REGRAS CLARAS E EFETIVAS, É **A PRINCIPAL REFORMA ESTRUTURAL PARA MELHORAR O TRANSPORTE PÚBLICO.**



Um marco legal que atenda à maioria das necessidades atuais e futuras do transporte público multimodal (ônibus, barco, metrô e trem) possibilitará rever e atualizar toda a legislação pertinente ao setor aplicável nas três esferas de governo. Isso permitirá criar uma base jurídica sólida para a elaboração de processos licitatórios e contratos de concessão, definir um novo modelo de financiamento do custeio e do investimento no transporte público — que assegure o equilíbrio financeiro das operações, sem onerar excessivamente os passageiros — e estabelecer padrões de qualidade e transparência compatíveis com os praticados em países desenvolvidos.

A revisão do modelo atual do transporte público deve ter como ponto de partida os princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, estabelecida pela Lei 12.587/2012, uma legislação avançada, fruto de amplo consenso entre as partes interessadas, que foi sancionada após 17 anos de debates e tramitação no Congresso Nacional. Mas que, **dez anos após sua aprovação, ainda não mostrou sua efetividade.**

Além disso, no processo de tramitação no Congresso Nacional, e mesmo por ocasião da sanção presidencial, o texto original da Lei de Mobilidade Urbana perdeu componentes importantes relacionados a fundos de financiamento federais para o setor, além de incentivos financeiros e fiscais para implementação da PNMU, o que reduziu sua força e diminuiu a participação da União.

Programa de Reestruturação do Transporte Público

Diante da necessidade de rever e atualizar a Lei de Mobilidade Urbana, os agentes públicos e privados responsáveis por prover os serviços de transporte público elaboraram, em 2020, um Programa de Reestruturação do Transporte Público Urbano e de Caráter Urbano baseado em três pilares fundamentais:

- a. **Qualidade e produtividade** – inclui a definição de padrões de referência nacional para a qualidade e produtividade dos sistemas de transporte, no âmbito de um amplo programa de qualidade para o setor, com capacitação da mão de obra para melhorar a gestão e a prestação dos serviços, maior transparência e mais diálogo com a sociedade.
- b. **Financiamento** – prevê mudanças no financiamento do custeio e dos investimentos em infraestrutura viária e renovação da frota, com maior participação da esfera pública.
- c. **Regulação e contratos** – com foco na transparência das relações público-privadas e no aumento da segurança jurídica no ambiente setorial, tanto por parte dos operadores quanto do poder público concedente.



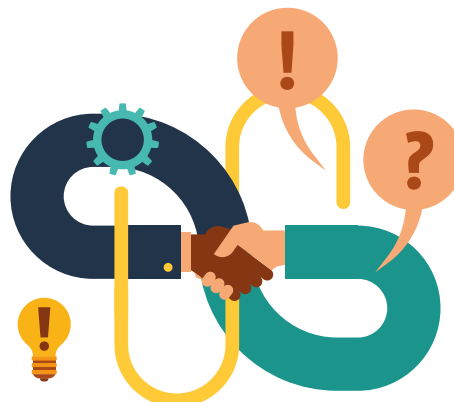
A proposta de revisão do marco legal atualiza as atribuições da União, estados e municípios com relação ao transporte público. A partir de sua implementação, as leis estaduais e municipais precisariam ser atualizadas, assim como os contratos em vigor.



O PONTO CENTRAL DA NOVA PROPOSTA É **O NOVO MODELO DE REMUNERAÇÃO DOS OPERADORES**, BASEADO NOS **CUSTOS DE PRODUÇÃO**, QUE SERIAM ATRELADOS A PARÂMETROS DE QUALIDADE E PRODUTIVIDADE E **SEPARADOS DA TARIFA COBRADA DOS PASSAGEIROS**, COM A DIFERENÇA SENDO COBERTA POR MEIO DE SUBSÍDIOS PÚBLICOS. O NOVO MODELO INCLUIRIA **MAIOR TRANSPARÊNCIA NA GESTÃO DOS CONTRATOS** E NA RELAÇÃO COM O PÚBLICO.

O marco legal atualizado levaria o transporte público urbano e de caráter urbano a um novo patamar de sustentabilidade, qualidade e eficiência, com uma tarifa pública mais acessível e atraente para o passageiro, contribuindo assim para o aumento da demanda pelo serviço e para o fortalecimento do transporte público coletivo.

Em 2021, o então senador Antonio Anastasia (PSD/MG) abraçou a ideia e utilizou o Programa de Reestruturação do Transporte Público Urbano e de Caráter Urbano como base para elaborar o **Projeto de Lei nº 3278/2021**, que tem como objetivo atualizar e efetivar a Política Nacional de Mobilidade Urbana. O PL aguarda votação no Congresso Nacional.



AÇÕES QUE CABEM AO EXECUTIVO FEDERAL

- **Atuar como indutor e condutor da PNMU** – no processo de reestruturação do transporte público, o Poder Executivo Federal é chamado a ter um papel mais relevante na execução da política pública setorial, impulsionando a implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, destinando recursos para estados e municípios e atuando como ente capaz de orientar e liderar esse processo. Para concretizar essa nova atribuição, pode ser necessária a criação de estrutura específica — seja uma agência reguladora, seja uma empresa pública ou órgão da administração direta — que assumiria a responsabilidade pelo cumprimento desse mandato. Caberia ainda ao Poder Executivo Federal realizar as ações de caráter nacional, como a definição e o monitoramento de padrões de eficiência e qualidade dos sistemas de transporte, a criação de um Sistema Nacional de Informações de Mobilidade Urbana, e a prestação de apoio e fomento à implantação de projetos de transporte público em nível estadual e municipal.

AÇÕES QUE CABEM AO LEGISLATIVO FEDERAL

- **Votar o PL 3278/2021** – a proposta legislativa que tramita atualmente é o principal instrumento para efetivar a mudança pretendida. Ela define os papéis, deveres e obrigações da União, dos estados, dos municípios e das empresas prestadoras do serviço e busca resgatar componentes fundamentais para a recuperação e o desenvolvimento dos transportes públicos coletivos urbanos, tais como: a prioridade do transporte coletivo sobre o transporte individual; a melhoria da qualidade e produtividade dos serviços; o financiamento do custeio, com a separação entre tarifa pública e tarifa de remuneração, para garantir a sustentabilidade da atividade econômica; o financiamento dos investimentos em infraestrutura, visando ganhos de qualidade e produtividade; e a parte de regulação e contratos, focada no aumento da transparência e da segurança jurídica e na maior participação da União no papel de guardião da PNMU. O PL estabelece ainda a possibilidade de subsídios para cobrir a diferença entre o custo da prestação dos serviços e a capacidade de pagamento dos usuários, incluindo o uso de receitas extratarifárias. No campo dos contratos, a proposta define as modalidades de contratação, estabelece as cláusulas contratuais obrigatórias, define os requisitos a serem atendidos, trata dos riscos associados e do modelo de remuneração dos prestadores de serviço, além de criar a possibilidade de revisão e adaptação dos contratos em vigor ao novo texto legal.

Alterar e votar o [PL 4392/2021](#) – esse Projeto de Lei, proposto pela Frente Nacional de Prefeitos (FNP), cria o Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas (PNAMI), que garante a gratuidade no transporte público urbano para idosos acima de 65 anos, a partir de repasses de recursos federais. Se aprovada a proposta, seriam alocados R\$ 5 bilhões aos estados e municípios por ano durante três anos para essa finalidade. Tal gratuidade está prevista na Constituição Federal e regulamentada no âmbito do Estatuto do Idoso; muitos municípios, inclusive, reduziram a idade mínima para 60 anos. Mas não houve, na grande maioria dos casos, previsão da fonte de custeio para esse benefício. O resultado é que a gratuidade para idosos tem sido financiada pelos demais passageiros pagantes, ao ser rateada entre todos — o que onera o cálculo das tarifas. O projeto foi aprovado pelo Senado em fevereiro de 2022 e encontra-se na Câmara dos Deputados para votação. A versão aprovada aloca recursos para o pagamento de gratuidades por três anos apenas; seria fundamental alterar o PL na Câmara para torná-lo um programa permanente, dado que as gratuidades continuarão existindo depois disso.

AÇÕES QUE CABEM AO EXECUTIVO ESTADUAL

Apoiar e fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de pequena, média e grande capacidade, em especial nas Regiões Metropolitanas (RMs) e nas Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico (RIDEs), de modo a atender às ligações intermunicipais nessas áreas.

Estabelecer mecanismos de governança interfederativa – os governos estaduais são responsáveis pelo transporte urbano e de caráter urbano nas Regiões Metropolitanas (RMs) e aglomerações urbanas. Como tal, precisam criar e aperfeiçoar os mecanismos de governança interfederativa na área de mobilidade urbana, de modo a estabelecer sistemas de transporte planejados e operados de forma racional; tais sistemas deveriam ainda ser capazes de oferecer serviços integrados a custo reduzido. Um possível caminho é o do estabelecimento de uma *Autoridade Metropolitana de Transportes*, a exemplo do que é feito em outros países. Tal instituição responderia pelas políticas de mobilidade na RM e viabilizaria uma gestão compartilhada dos sistemas de transporte com todos os municípios envolvidos.

AÇÕES QUE CABEM AO LEGISLATIVO ESTADUAL

Atualização e adequação das legislações estaduais – a partir da aprovação dos projetos de lei acima citados, será necessário fazer a revisão e adaptação da legislação pertinente em nível estadual, da Constituição Estadual às normas e regulamentos aplicáveis em cada caso.



Quais são as medidas necessárias nas três esferas de governo (federal, estadual e municipal) para reestruturar, recuperar e tornar viável o transporte público urbano e de caráter urbano no cenário pós-pandemia? A NTU propõe um novo modelo de contratação/remuneração, transparência e controle, qualidade e produtividade por meio do novo Marco Legal do Transporte Coletivo Urbano.

Quer saber mais? Assista ao vídeo: <https://youtu.be/GAr00NRmXy8>



PARA USAR NA CAMPANHA

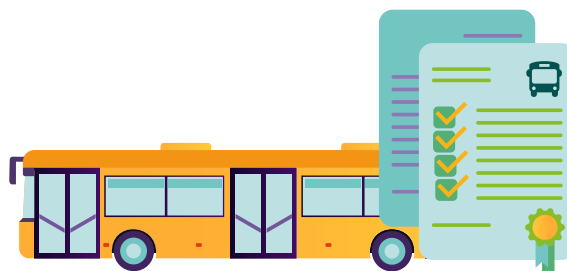
Temos que tornar a **Política Nacional de Mobilidade Urbana** efetiva! É uma legislação avançada, aprovada há dez anos, que tem as respostas para os problemas do transporte público, mas ainda não foi efetivada na prática.

A reestruturação do transporte público depende da atualização do Marco Legal para o setor! **Precisamos aprovar os PLs 3278/2021 e 4392/2021!**

2.2 QUALIDADE E PRODUTIVIDADE

Ônibus lotados, demora, desconforto. A falta de qualidade é a queixa mais recorrente dos usuários dos serviços de transporte público, segundo as pesquisas de satisfação. O desafio é que se trata de dimensão subjetiva — a boa qualidade para uma pessoa pode ser insuficiente para outra.

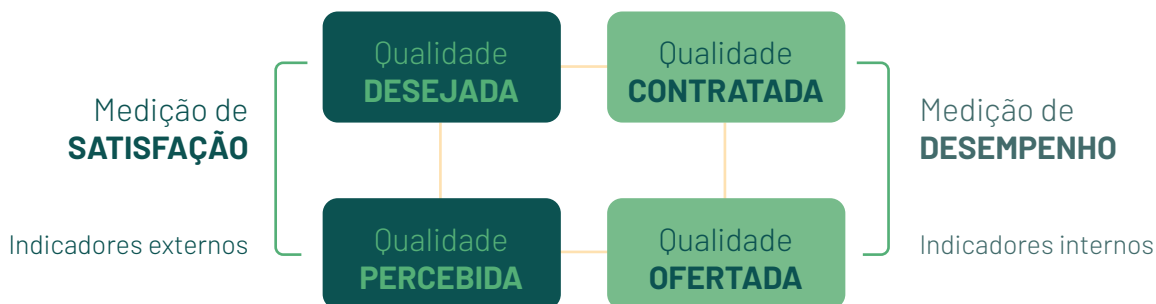
Existe a **qualidade desejada** pelo passageiro, que é o parâmetro para o poder público definir, em função dos recursos financeiros disponíveis, a **qualidade contratada** (que é a estabelecida em contrato com a operadora do serviço). Ambos, operadora e poder público, são responsáveis pela **qualidade ofertada** efetivamente na prestação do serviço, que é sentida e relatada como **qualidade percebida** pelo passageiro.



QUALIDADE NO TRANSPORTE PÚBLICO MEDIÇÕES DE SATISFAÇÃO E DE DESEMPENHO REPRESENTAÇÃO ESQUEMÁTICA

Usuários e comunidade

Órgão gestor e operadores



O desafio é garantir o cumprimento de requisitos

universais de qualidade, incluindo a universalidade (o atendimento de todos os interessados em todos os locais estabelecidos), a continuidade (a disponibilidade do serviço nos dias e horários acordados), a regularidade (a oferta de transporte na frequência e nas condições definidas em contrato) e aqueles relativos ao tipo e às condições dos veículos e instalações fixas, bem como ao atendimento dos usuários e às condições operacionais e de manutenção dos sistemas utilizados, além de garantir as condições de acessibilidade dos usuários aos pontos de parada, estações e terminais que compõem o sistema de transporte, de acordo com as normas regulamentares e contratuais. **E, gradativamente, aperfeiçoar a qualidade ofertada e percebida pelo passageiro.**



CABE AOS GESTORES DO TRANSPORTE PÚBLICO E OPERADORES DO SERVIÇO GARANTIR QUE **A QUALIDADE OFERTADA** ESTEJA CADA VEZ MAIS PRÓXIMA DA **QUALIDADE CONTRATADA** E, ESTA, CADA VEZ MAIS PRÓXIMA DA **QUALIDADE DESEJADA**, POR MEIO DA DEFINIÇÃO DE **PADRÕES DE QUALIDADE** E DA MEDIÇÃO DE INDICADORES DE DESEMPENHO, USADOS NA **BUSCA DA EXPERIÊNCIA DESEJADA.**



O caminho para isso é o estabelecimento de padrões de qualidade e ações que possam tornar o transporte público brasileiro mais rápido, eficaz e satisfatório para seus usuários, considerando as quatro dimensões da qualidade descritas acima. Quanto mais próxima a qualidade percebida for da qualidade desejada pelo passageiro, melhor avaliado será o serviço.

É fundamental, nesse processo, conhecer a opinião da população e dos usuários, por meio de pesquisas de percepção de imagem e de satisfação; controlar o cumprimento dos parâmetros contratados com as empresas operadoras; analisar os resultados do monitoramento e determinar correções, quando necessário. Da mesma forma, é importante comunicar à população o padrão de qualidade contratado e as medidas de correção adotadas, para que possam estar refletidos na qualidade percebida.

AÇÕES QUE CABEM AO EXECUTIVO FEDERAL

- **Consolidar um Programa Nacional de Qualidade para o Transporte Público** – um amplo programa concebido em nível federal que possa orientar estados e municípios e ser executado localmente, com metas compatíveis, conseguiria vencer o desafio de elevar a qualidade ofertada pelos serviços de transporte público urbano em todo o país. A ação incluiria a definição de **padrões nacionais** de referência em eficiência e qualidade no transporte público, a serem adaptados e buscados localmente por cada sistema organizado de transporte.
- **Aprimorar e fortalecer o Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana (SIMU)** – previsto na Lei de Mobilidade, a criação de um sistema nacional de informações sobre o transporte público é ferramenta indispensável para a elaboração de políticas públicas eficientes para a mobilidade urbana em todos os níveis. Seu desenvolvimento foi iniciado em 2012, e sua primeira versão pública foi lançada em 2021. O SIMU é gerido atualmente pelo Ministério do Desenvolvimento Regional. É necessário aprimorá-lo, ampliar seu uso e promover a integração dos dados municipais ao sistema, que ainda apresenta baixo volume de informações. Para cumprir seu papel, o SIMU precisa reunir os principais indicadores sobre transporte público e ser alimentado por dados coletados pelos órgãos gestores com as empresas operadoras e por meio de pesquisas periódicas com os usuários. O sistema permitiria o monitoramento da qualidade dos serviços prestados e seria uma ferramenta básica para a boa gestão dos sistemas.
- **Criar um Programa de Qualificação e Capacitação para o Transporte Público** – a melhoria da qualidade e da gestão dos serviços prestados depende de recursos humanos mais qualificados, tanto no âmbito das empresas operadoras, quanto dos órgãos gestores. Um programa de capacitação contínua seria uma importante estratégia para assegurar a adoção e manutenção dos padrões nacionais de qualidade definidos, garantindo sua perenidade nos quadros técnicos municipais e estaduais.

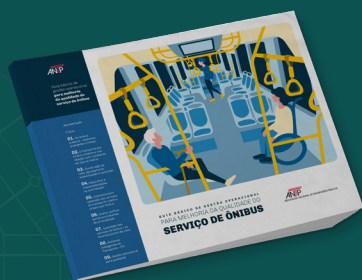
AÇÕES QUE CABEM AO EXECUTIVO ESTADUAL

- **Criar um Programa Estadual de Qualidade para o Transporte Público** – a iniciativa estadual poderia adaptar e aplicar localmente os padrões nacionais de eficiência e qualidade no transporte público, conforme as condições e necessidades locais.
- **Criar um Programa Estadual de Qualificação e Capacitação para o Transporte Público** – adaptar, para as condições e necessidades locais, os parâmetros do programa nacional de qualificação e capacitação tanto na área de gestão pública como no nível operacional das empresas prestadoras de serviço, em linha com o Programa Estadual de Qualidade.
- **Melhorar a gestão da demanda e da oferta de transporte público** – isso pode ser feito por meio do estímulo ao uso de tecnologias de sistemas inteligentes de transporte e pela adoção de um plano de reescalonamento de horários nas atividades econômicas, institucionais e escolares em cada cidade, que passariam a iniciar e encerrar suas atividades em horários diferenciados; assim, seria possível diluir a concentração da demanda e diminuir a lotação dos veículos nos horários de pico, transportando o mesmo número de passageiros com uma frota menor, o que reduz os custos operacionais (e o preço da tarifa).
- **Adotar uma cultura de transparência** – estabelecer procedimentos de coleta e compartilhamento dos dados e informações gerados pelo setor, visando à melhoria nas relações entre as empresas operadoras e o poder público.
- **Melhorar a comunicação** com a sociedade e com os usuários dos serviços, por meio do estabelecimento de padrões de atendimento e mecanismos de informação, participação e reclamação do público.

PARA USAR NA CAMPANHA

Fortaleza (CE) e Goiânia (GO) foram algumas das cidades que implantaram o escalonamento de horários durante a pandemia como forma de reduzir a lotação dos ônibus nos horários de pico, com bons resultados. Seria positivo se tais medidas fossem adotadas de forma permanente em todo o país.

SAIBA MAIS



Guia Básico de Gestão Operacional para a Melhoria da Qualidade do Serviço de Ônibus, elaborado pela ANTP



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

2.3 PRIORIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO

De 1950 a 2018, a população brasileira cresceu 4,03 vezes, segundo o IBGE. No mesmo período, nossa frota de veículos aumentou 292 vezes. **Veículos individuais chegam hoje a ocupar 85% do espaço nas ruas e avenidas brasileiras.** A disputa por espaço nas vias compromete diretamente o desempenho dos ônibus, que frequentemente rodam mais devagar ou ficam presos em congestionamentos. Esse é um dos maiores fatores de perda da qualidade e aumento do custo operacional do serviço.



Como é impossível continuar aumentando a capacidade viária destinada aos automóveis (ruas e avenidas não podem ser alargadas indefinidamente), **a solução é fazer com que mais pessoas queiram deixar o carro em casa e optar pelo transporte público.** E o melhor atrativo para isso, no caso do ônibus, é aumentar sua velocidade acima da média dos carros, por meio da priorização nas vias.



A PRIORIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO, POR MEIO DA CRIAÇÃO DE **FAIXAS EXCLUSIVAS À DIREITA DA VIA E CORREDORES CENTRAIS PARA ÔNIBUS**, É MEDIDA DE BAIXO CUSTO, DE RÁPIDA IMPLANTAÇÃO E QUE GERA RESULTADOS EM CURTO PRAZO, COM GANHO DE VELOCIDADE E PRODUTIVIDADE.

Ao trafegar em vias sem congestionamento, um número menor de ônibus pode fazer mais viagens e levar mais passageiros, em menos tempo; isso melhora a qualidade dos serviços e reduz custos, com reflexos positivos na tarifa. E, com um serviço melhor e mais eficiente, mais pessoas optarão pelo ônibus, reduzindo o número de carros (e os congestionamentos) nas vias.

Além das faixas exclusivas e corredores, existem os **Sistemas BRT (Bus Rapid Transit)**, linhas com elevada capacidade de transporte indicadas para cidades de maior porte. Os Sistemas BRT têm custo e tempo de implantação mais alto que

faixas e corredores e são apropriados para situações em que a demanda não justifica economicamente sistemas sobre trilhos (trens e metrô). Eles oferecem um serviço de muito maior qualidade, equiparável aos sistemas sobre trilhos — desde que implantados de forma correta, com clara definição das responsabilidades pela operação; manutenção das vias, estações e terminais; e outros serviços, como limpeza e segurança.

A tabela abaixo indica a melhor opção de priorização para cada perfil de cidade:

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

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



O Caderno Técnico 25 da ANTP – *Construindo hoje o amanhã: Propostas para o transporte público e a mobilidade urbana sustentável no Brasil* traz, no seu capítulo um, um estudo da quantidade necessária de infraestrutura de prioridade para ônibus nos sistemas viários de 111 municípios com população acima de 250 mil habitantes.



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

Investimento X retorno

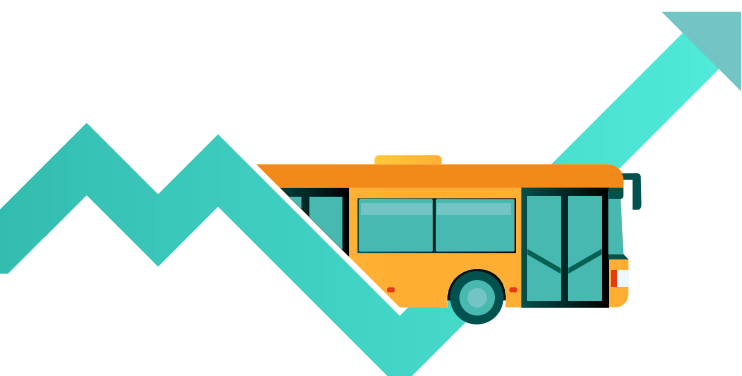
Em termos de custo, tomando como base preços médios de mercado, o investimento necessário para cada tipo de priorização seria:

- Faixa exclusiva à direita: R\$453 mil por km
- Corredores centrais: R\$10,3 milhões por km
- BRT: R\$56,3 milhões por km (cerca de 1/10 do custo de um metrô, que é indicado para situações de alta demanda ou cidades de grande população).

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

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

- Melhorar pontos de parada, investindo em coberturas, calçadas com acessibilidade, iluminação e segurança. Isso facilita o acesso, em especial de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, e aumenta a satisfação do passageiro com o serviço. É fundamental ainda realizar a manutenção adequada do mobiliário urbano.
- Nas cidades maiores, investir em terminais de passageiros, para facilitar as integrações e trocas de linhas ou mesmo combinar viagens de ônibus com outros modos de transporte (trens, metrô, carros, bicicletas, etc.).
- Eliminar cruzamentos desnecessários ao longo do itinerário, para reduzir o número de paradas do ônibus.
- Adotar sistemas inteligentes de transporte, usando tecnologias disponíveis para sincronizar semáforos e controlar o fluxo dos veículos.
- Levar em conta, nas intervenções urbanas relacionadas à infraestrutura para o transporte público, a adoção de medidas de proteção/prevenção para áreas de risco de enchentes, deslizamentos e ocorrências similares, bem como para mitigação de eventuais impactos decorrentes das mudanças climáticas.



Como fazer

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



GUIA SOBRE PROJETOS DE QUALIFICAÇÃO E RACIONALIZAÇÃO DE SISTEMAS DE TRANSPORTE:



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



PUBLICAÇÃO DE REFERÊNCIA PARA FAIXAS EXCLUSIVAS:



<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635399779599334232.pdf>



PARA SISTEMAS BRT, UM CONJUNTO DE 13 ESTUDOS DE CASO:



<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635109526781748662.pdf>



PRINCIPAIS CONCEITOS E ELEMENTOS DE CUSTO PARA SISTEMAS BRT:



<http://www.fetranspordocs.com.br/downloads/27ConceitosBRT.pdf>



GUIA TPC – ORIENTAÇÕES PARA SELEÇÃO DE TECNOLOGIAS E IMPLEMENTAÇÃO DE PROJETOS DE TRANSPORTE COLETIVO:



<https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/14921>

AÇÕES QUE CABEM AO EXECUTIVO FEDERAL

- **Programa de Qualificação da Infraestrutura para o Transporte Público Urbano por Ônibus** – retomar os investimentos em infraestrutura para o transporte público iniciados na década passada, no marco dos grandes eventos esportivos (Copa do Mundo e Olimpíadas), que ficaram inconclusivos. Estudo realizado pela ANTP para 111 municípios com população de 250 mil habitantes ou mais estimou um potencial de extensão de prioridade de cerca de 8.900 km (dos quais 195 km de BRT, 1.095 km de corredores junto do canteiro central e 7.600 km de faixas exclusivas junto ao meio-fio), a um custo total de R\$ 18,7 bilhões. **Tal rede otimizada de infraestrutura viária poderia gerar R\$ 11,5 bilhões em benefícios por ano**, incluindo reduções em tempos de viagem, consumo de combustível, custos operacionais, redução de poluição e migração de deslocamentos por transporte individual para o transporte coletivo. A proposta está detalhada na publicação **Construindo hoje o amanhã: Propostas para o transporte público e a mobilidade urbana sustentável no Brasil**, disponível em http://files.antp.org.br/2019/7/2/construindo-o-amanha_web_erratas.pdf.

AÇÕES QUE CABEM AO LEGISLATIVO FEDERAL

- **Destinar, na Lei Orçamentária Anual (LOA), recursos para a execução do Programa de Qualificação** – os valores poderiam ser disponibilizados a estados e municípios conforme a demanda, a fundo perdido, por meio do Ministério do Desenvolvimento Regional, condicionados à orientação técnica do MDR para adequar o uso dos recursos (inclusive oriundos de emendas parlamentares) para que as obras viárias a serem financiadas atendam aos padrões de priorização do transporte público, incluindo calçadas e ciclovias.

AÇÕES QUE CABEM AO EXECUTIVO ESTADUAL

- **Desenvolver iniciativas de priorização em âmbito estadual/apoiar iniciativas em âmbito municipal** – planejar e implantar projetos de priorização nas Regiões Metropolitanas (RMs) e nas Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico (RIDEs), conforme o porte de cada cidade/região.

AÇÕES QUE CABEM AO LEGISLATIVO ESTADUAL

- **Destinar, na Lei Orçamentária Estadual, recursos para a execução do Programa de Qualificação** – os valores poderiam ser disponibilizados às RMs e RIDEs. Assim como na esfera federal, é necessário que os recursos estaduais sejam aplicados em conformidade com os critérios técnicos de priorização do transporte público.

PARA USAR NA CAMPANHA

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

Estima-se que a velocidade dos ônibus nas cidades de médio e grande porte esteja em torno de 15 km/h em média — mais lento do que uma carruagem no tempo do Império. Com faixas exclusivas, a velocidade média dos ônibus sobe para **20km/h**. E num Sistema BRT, onde os ônibus transitam em vias totalmente segregadas, a velocidade média chega a atingir **35km/h** — muito mais do que um carro preso num congestionamento.

2.4 FINANCIAMENTO DOS INVESTIMENTOS

A priorização do transporte público depende de investimentos em infraestrutura viária (segregação de vias), bem como em terminais de passageiros e pontos de parada, calçadas e passarelas que favorecem o acesso às rotas dos ônibus. Da mesma forma, a qualidade do serviço está relacionada aos investimentos em renovação da frota, com veículos mais modernos e confortáveis, e em sistemas inteligentes de programação, gestão e monitoramento da oferta, além de bilhetagem capaz de operar com rapidez e segurança diferentes meios de pagamento, entre outros aspectos.

Tais investimentos têm sido preteridos ou adiados devido ao atual modelo de financiamento do transporte público, baseado nas tarifas, que não garante às empresas operadoras



superávits que possam ser reaplicados na melhoria dos serviços; ou ainda devido à **falta de linhas de crédito específicas mais acessíveis nas instituições financeiras oficiais**. O poder público municipal e estadual, por sua vez, padece com a **falta ou descontinuidade dos recursos públicos destinados a investimentos na área**.

Como resultado, muitas obras são iniciadas, mas não são concluídas, e faltam mecanismos que garantam a sustentabilidade e a viabilidade das iniciativas; da mesma forma, assistimos a um paulatino envelhecimento da frota nacional, com empresas operadoras descapitalizadas prolongando ao máximo a vida útil de seus veículos — que se tornam mais sujeitos a quebras, são mais poluentes e têm custo de manutenção mais elevado.



PRECISAMOS RETOMAR OS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA PARA PRIORIZAR O TRANSPORTE PÚBLICO NO SISTEMA VIÁRIO, PARA AUMENTAR SUA VELOCIDADE, EFICIÊNCIA E PRODUTIVIDADE.

Para isso, as propostas para investimentos buscam **melhorar as condições econômico-financeiras do setor e o acesso às linhas de financiamento oficiais**, como o **Finame** e o **Pró-Transporte**, principalmente para a compra de novos veículos e tecnologia. Outro caminho é **destinar parte dos recursos existentes no Fundo Nacional da Infraestrutura do Transporte (FNIT) para investimento na infraestrutura urbana**. Esse fundo, que atualmente é voltado para investimentos em rodovias, é alimentado com a arrecadação da CIDE combustíveis e pode ser fortalecido com a atualização das alíquotas desse tributo, que hoje estão muito baixas.

Para complementar, há potencial para captação de investimentos privados voltados a empreendimentos do setor por meio de **Parcerias Público-Privadas (PPPs)**; já existem experiências bem sucedidas nessa área e há espaço para ir além. Para isso, é preciso avançar na segurança jurídica da atividade.

AÇÕES QUE CABEM AO EXECUTIVO FEDERAL

- **Criação de um Programa Nacional de Investimentos em Infraestrutura para o Transporte Público Coletivo Urbano** – um programa estruturado, que reúna recursos atualmente dispersos e esteja alinhado com o *Programa de Qualificação da Infraestrutura para o Transporte Público Urbano por Ônibus*, pode se tornar uma ferramenta estratégica para a implementação do novo *Marco Legal do Transporte Público*. Tal programa de investimentos pode estar apoiado na destinação de recursos do Fundo Nacional de Infraestrutura de Transportes (FNIT) para aplicação nas áreas urbanas — a proposta é de alocação de 60% dos recursos do FNIT para essa finalidade. O programa de investimentos poderia destinar recursos para estados e municípios executarem obras de priorização (faixas exclusivas e corredores para ônibus); pavimentação das faixas utilizadas por ônibus; instalação de paradas, calçadas e sinalização; construção ou reforma de terminais de passageiros e terminais de integração; construção de passarelas e vias de acesso; construção e instalação de Centros de Controle Operacional.

Criação de uma Estratégia Nacional de Renovação e Descarbonização da Frota – tal estratégia seria composta pelos seguintes programas/iniciativas:

- **Revisão e ampliação do Programa Nacional de Renovação de Frota (Refrota II)** – relançamento do atual programa de financiamento do Ministério do Desenvolvimento Regional, executado por meio da Caixa Econômica Federal (Pró-Transporte) e BNDES (Finame), com revisão e simplificação das regras vigentes e melhores condições de contratação, para ampliar o acesso das empresas operadoras com a oferta de condições mais favoráveis (menos burocracia, prazos mais longos e juros menores). Em novas bases, as linhas poderiam ser destinadas à aquisição de veículos, sistemas inteligentes de transporte e aquisição/construção/ampliação das instalações das empresas operadoras (garagens), e serem operadas por outros agentes financeiros mais identificados com as empresas do setor.
- **Efetivação do Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País (Renovar)** – criado pela [Medida Provisória 1.112/2022](#), o Renovar tem como objetivo a retirada progressiva de circulação dos veículos em fim de vida útil, a renovação da frota e a promoção de iniciativas de economia circular no sistema de mobilidade e logística do país.
- **Criação de um Programa Nacional de Baixa Emissão de Carbono para o Transporte Público por Ônibus Urbano** – como parte dos compromissos internacionais assumidos pelo Brasil para combater o aquecimento global e as mudanças climáticas; para reduzir emissões e melhorar a saúde da população das cidades, seria criado um programa voltado para a descarbonização gradual da frota de ônibus urbanos, por meio de:
 - Novas linhas de crédito subsidiadas para empresas operadoras para aquisição de veículos de baixa emissão.
 - Financiamento da aquisição de frota pública por estados e municípios (nessa modalidade, os veículos seriam adquiridos pelo poder público e cedidos às empresas concessionárias, que ficariam responsáveis pela sua operação e manutenção).
 - Garantia de uma política de preços para as diversas fontes de energia renovável e/ou de baixa emissão que assegure, no mínimo, a manutenção da relação atual de preços entre elas.

Em todos os casos, os veículos seriam padronizados segundo normas técnicas nacionais e adequados à operação nas condições brasileiras; o programa deverá ser estruturado de modo a **fomentar a indústria brasileira — e a respectiva cadeia produtiva — de insumos energéticos e de ônibus de baixa emissão**, evitando eventuais perdas para o protagonismo nacional na fabricação e comercialização de ônibus urbanos para o mercado interno e dos países tradicionalmente atendidos pela indústria nacional.

- **Incentivo à implementação de Parcerias Público-Privadas (PPPs) para empreendimentos do setor** – adoção de regras bem definidas, com a possibilidade de contratação de projetos nas modalidades de concessão patrocinada ou administrativa, e garantia do aporte da parcela de recursos públicos necessária em cada caso; opção indicada para projetos de maior porte, como a implantação de Sistemas BRT, combinando investimentos privados e recursos do Ministério do Desenvolvimento Regional/Caixa Econômica Federal/BNDES, com utilização do FGI – Fundo Garantidor de Investimento.



- **Tratamento tributário diferenciado para renovação de frota** – adoção de política de desoneração de impostos federais incidentes sobre os ônibus, de modo a reduzir o custo dos investimentos na aquisição de novos veículos e baixar a idade média da frota, o que diminui o impacto dos custos sobre as tarifas, aumenta a segurança e permite oferecer mais conforto aos passageiros.

AÇÕES QUE CABEM AO LEGISLATIVO FEDERAL

- **Aprovar legislação pertinente à criação do Programa Nacional de Investimentos em Infraestrutura para o Transporte Público Coletivo Urbano e à Estratégia Nacional de Renovação e Descarbonização da Frota** – criação e regulamentação dos programas em tela.
- **Aprovar legislação destinada a desonerar os investimentos em renovação da frota** – para impostos federais incidentes sobre os ônibus, de modo a operacionalizar a política de tratamento tributário diferenciado para o transporte público.
- **Destinar, nas Leis Orçamentárias (PPA, LDO e LOA), recursos para a execução do Programa Nacional de Investimentos em Infraestrutura para o Transporte Público Coletivo Urbano e para a Estratégia Nacional de Renovação e Descarbonização da Frota** – os recursos orçamentários seriam definidos conforme os respectivos cronogramas de implementação e poderiam ser disponibilizados por meio do Ministério do Desenvolvimento Regional.

AÇÕES QUE CABEM AO EXECUTIVO ESTADUAL

- **Implementar localmente o Programa Nacional de Investimentos em Infraestrutura para o Transporte Público Coletivo Urbano e a Estratégia Nacional de Renovação e Descarbonização da Frota** – adesão do Estado aos futuros programas federais em regime de contrapartida e/ou lançamento de iniciativas equivalentes na esfera estadual.
- **Tratamento tributário diferenciado para renovação de frota** – adoção de medidas de desoneração dos tributos estaduais incidentes sobre os ônibus, de modo a reduzir o custo dos investimentos na aquisição de novos veículos e baixar a idade média da frota, o que diminui o impacto dos custos sobre as tarifas, aumenta a segurança e o conforto aos passageiros.
- **Implementação de Parcerias Público-Privadas (PPPs) para empreendimentos do setor em nível estadual** – para a contratação de projetos nas modalidades de concessão patrocinada ou administrativa em nível estadual, conforme as mesmas regras definidas na esfera federal.

AÇÕES QUE CABEM AO LEGISLATIVO ESTADUAL

- **Aprovar legislação destinada a desonerar os investimentos em renovação da frota** – aplicável sobre tributos estaduais incidentes sobre os ônibus, com os mesmos efeitos descritos acima.

PARA USAR NA CAMPANHA

Atualmente, a idade média da frota nacional de ônibus urbanos é de **seis anos e onze dias**, a maior de toda a série histórica, monitorada há 27 anos. Na última década não houve renovação expressiva da frota. É necessário facilitar o acesso a linhas de crédito e desonerar os investimentos na aquisição de novos ônibus, mais modernos e confortáveis, **como forma de melhorar a qualidade do serviço e estimular a indústria nacional**.

Um ônibus elétrico custa, atualmente, cerca de 3 vezes o preço de um ônibus convencional de tamanho equivalente. Para não onerar excessivamente os custos de operação (e as tarifas), a transição para uma matriz energética mais limpa vai demandar recursos adicionais e investimentos específicos.

2.5 FINANCIAMENTO DO CUSTEIO

Um transporte público de qualidade é um transporte caro.

É assim em todos os países: custa mais oferecer um serviço melhor, com ônibus novos e confortáveis, que utilizam tecnologias de baixa emissão, trafegam em vias exclusivas e utilizam terminais modernos, e rodam por toda a cidade prestando bom nível de atendimento à demanda por conta de um sistema bem planejado e constantemente monitorado, entre outros atributos.

No Brasil, mais de 90% dos municípios ainda adotam um modelo de financiamento do custeio no qual o serviço é remunerado pela tarifa pública paga pelos passageiros.

Fica caro para quem paga, mas nem sempre é suficiente para cobrir os custos de um sistema de qualidade.



A BOA QUALIDADE DO TRANSPORTE PÚBLICO TEM UM PREÇO QUE A MAIORIA DOS PASSAGEIROS, SOZINHA, NÃO CONSEGUE PAGAR. É PRECISO (E É POSSÍVEL) DIVIDIR ESSA CONTA COM O PODER PÚBLICO.



Trata-se de um modelo ultrapassado, que gera vários desequilíbrios e limita a qualidade dos serviços. Isso precisa mudar!

A solução é a adoção de um **novo modelo de contratação, no qual a tarifa pública seja complementada pelo poder público para que seja mantida em níveis mais baixos**, como já vem sendo praticado em quase 270 cidades brasileiras, com bons resultados. Um modelo, aliás, **preconizado na atual Lei de Mobilidade Urbana** brasileira e adotado nos melhores sistemas de transporte público do mundo.

A base do novo modelo é a **separação da tarifa pública** (cobrada do passageiro) da **tarifa de remuneração** (que cobre os custos das empresas prestadoras do serviço), complementada com **subsídios públicos**.

Para entender melhor:

MODELO ATUAL	NOVO MODELO
<p>No modelo vigente na maioria das cidades, o poder público estabelece qual serviço será ofertado à população em função da demanda de passageiros prevista — da localização das linhas e quadros de horários ao número e tipos de veículo a serem usados, calculando então a tarifa pública que vai remunerar as empresas operadoras de acordo com os custos projetados. O serviço é custeado basicamente pela tarifa paga pelos passageiros, o que inclui o rateio, pelos passageiros que pagam, das gratuidades e benefícios tarifários concedidos a determinados grupos sociais, como idosos e estudantes.</p>	<p>No novo modelo, estados e municípios definem que tipo de serviço será ofertado e o valor da <i>tarifa pública</i>, que não estará atrelado ao custo. O valor da tarifa pública é definido politicamente, em função do poder aquisitivo da população e da disponibilidade orçamentária. Na outra ponta, o poder público paga uma <i>tarifa de remuneração</i> para as operadoras que garanta a justa remuneração pelos serviços prestados, inclusive das gratuidades, conforme parâmetros de desempenho acordados. Assim, o passageiro pode pagar a menor tarifa possível, sem comprometer o equilíbrio financeiro das empresas operadoras e sem limitar a qualidade dos serviços.</p>

A diferença entre a tarifa pública e a tarifa de remuneração, se houver, será coberta por recursos orçamentários ou fontes extratarifárias.

Gratuidades

Atualmente, um em cada cinco passageiros não paga a passagem ou parte dela, em função de **gratuidades e descontos tarifários** que beneficiam principalmente estudantes, idosos e outras categorias, dependendo da legislação federal, estadual e municipal (policiais, carteiros, bombeiros, etc.). Com raras exceções, a grande maioria das gratuidades concedidas não prevê fontes de recursos específicos para financiar esse benefício, cabendo o ônus aos demais passageiros pagantes.

No novo modelo, **as gratuidades e benefícios tarifários seriam pagos com recursos orçamentários de fontes identificadas, sem onerar os demais passageiros**. A proposta prevê a alocação de recursos de

orçamentos públicos relacionados aos grupos beneficiários, ou seja: benefícios concedidos a estudantes poderiam ser cobertos pelo orçamento da Educação (FNDE na esfera federal, Fundeb para os estados), gratuidades para idosos podem vir do orçamento da Seguridade Social, e assim por diante. Essa medida reduziria a parcela dos orçamentos públicos destinada especificamente ao subsídio do transporte coletivo.



GRATUIDADES DEVEM SER COMPARTILHADAS COM TODA A SOCIEDADE, E NÃO APENAS POR QUEM USA OS SERVIÇOS, COMO OCORRE HOJE. **ISSO É JUSTIÇA SOCIAL!**

A separação das tarifas garante a manutenção dos serviços conforme a qualidade, frequência e regularidade contratadas pelo poder público; não há risco de interrupção ou redução da oferta, não há desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos com as operadoras. Se houver aumento da demanda (o que é esperado, com o aumento da qualidade), a receita adicional reduz a necessidade de subsídio. Por outro lado, em caso de queda de demanda, cabe ao poder público cobrir eventuais diferenças entre receita e custo do sistema.

Para tanto, é necessária a previsão de:

- Reserva de recursos nos orçamentos públicos
- Receitas extratarifárias complementares.

Fontes extratarifárias

No novo modelo, caberá ao poder público definir o nível de subsídio da tarifa pública, de acordo com a disponibilidade orçamentária. **As fontes primárias para os subsídios e o custeio de benefícios tarifários seriam o Orçamento Geral da União e os orçamentos de estados e municípios.** Mas, para não sobrecarregar os orçamentos públicos, é possível implementar fontes complementares de recursos, a exemplo do que fazem os países que subsidiam seus sistemas de transporte por meio de pedágios urbanos e tributação diferenciada para o transporte individual. **Transferir recursos do transporte individual para o coletivo é, inclusive, um instrumento de gestão previsto na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e um fator de estímulo à sustentabilidade**, que ajuda a racionalizar o uso do transporte individual e otimizar a rede de transporte público.

As possíveis fontes extratarifárias incluem:

- Custeio de benefícios tarifários por meio de orçamentos públicos específicos (como descrito acima)
- Tarifa ou taxa sobre exploração de serviço de transporte remunerado por aplicativo
- Exploração de estacionamentos rotativos ou de estacionamentos de longa duração ao longo das vias públicas
- Taxa de compensação cobrada de polos geradores de tráfego, como estacionamentos privados de automóveis
- Multas de trânsito
- Multas pelo transporte irregular de passageiros
- Tarifa de congestionamento e poluição ou pedágio urbano em vias municipais
- Contribuição do Transporte Público Urbano, semelhante à Contribuição de Iluminação Pública.



Desoneração tributária

Há também uma oportunidade com a **reforma tributária** em discussão no Congresso. A soma de todos os tributos e encargos sociais que incidem sobre os insumos utilizados pelo transporte público representa uma **carga de 35,6%**, extremamente elevada por incidir sobre um serviço essencial utilizado principalmente pela população de menor renda.

Como o transporte coletivo é um serviço público essencial, um direito do cidadão, nada mais justo que tenha um tratamento tributário diferenciado, com o máximo de desonerações possíveis; um exemplo seria a **isenção da cobrança de IPVA** para ônibus urbanos que atendam aos sistemas de transporte público. Medidas de desoneração podem reduzir expressivamente o custo da tarifa e contribuir para um serviço de melhor qualidade.

Tratamento diferenciado para o diesel

O diesel é o segundo item mais relevante na composição do custo dos serviços de transporte público por ônibus urbano, respondendo atualmente por 33,7% do custo total. Os sucessivos reajustes do diesel registrados em 2022 demonstram a necessidade de uma política de preços diferenciada para o diesel consumido pelo transporte público, de longo prazo, que traga estabilidade e previsibilidade.

O consumo de diesel pelo transporte público por ônibus urbano é de aproximadamente 6% do total do consumo nacional, o que possibilita a adoção de políticas diferenciadas para esse segmento sem impactos significativos na política de preços dos combustíveis. Isso pode ser feito com o uso da parte que cabe ao governo federal dos expressivos resultados gerados pela Petrobras. Somente no atual governo, os sucessivos lucros da Petrobras têm garantido à União, por meio da distribuição de resultados, mais de R\$ 100 bilhões por ano, que poderiam ser parcialmente utilizados para compensar o impacto da alta do diesel no transporte público.

A médio e longo prazos, dentro da lógica da gradual descarbonização da frota (ver capítulo 2.4), uma eventual política diferenciada para o transporte público pode evoluir no sentido de facilitar o acesso do setor a combustíveis e energias renováveis em condições mais favoráveis, reduzindo a demanda pelo diesel e alcançando maior sustentabilidade ambiental e segurança energética.



UM BOM TRANSPORTE PÚBLICO
VALORIZA A CIDADE E IMPULSIONA A
ECONOMIA LOCAL, PORTANTO É DO
INTERESSE DE TODA A SOCIEDADE
FORTALECER O TRANSPORTE PÚBLICO.

O novo modelo de financiamento do custeio, com separação da tarifa pública da tarifa de remuneração, permite a inclusão social da parcela da sociedade que hoje não tem acesso ao transporte público por falta de condições financeiras, além de beneficiar usuários e não usuários com um transporte melhor e mais barato do que o atual, garantindo, ao mesmo tempo, a sustentabilidade econômica das empresas operadoras. Trata-se de uma das formas mais saudáveis e controláveis de transferência de renda direta e imediata.

AÇÕES QUE CABEM AO EXECUTIVO FEDERAL

- **Política diferenciada de preços para o diesel do transporte público** – independente da política de preços da Petrobras, é possível adotar uma política diferenciada para o setor, a exemplo do diesel usado por embarcações, que há 25 anos conta com subsídios do governo federal (via Lei 9.445/1997), que garantem preços acessíveis para a indústria pesqueira e de cabotagem. Mecanismo semelhante poderia ser adotado para o transporte público, dada a sua relevância social.
- **Desoneração de tributos** – apoio à política de desoneração de taxas e tributos que incidem sobre o transporte público e seus insumos.
- **Manutenção da desoneração da folha de pagamento** – [A Lei 14.288/2021](#), sancionada em janeiro deste ano, prorrogou até 2023 a desoneração da folha de pagamento para 17 setores altamente empregadores da economia, entre eles o transporte público. A medida garantiu a manutenção de, pelo menos, 6 milhões de empregos. Para manter seus efeitos positivos sobre a economia, a medida precisa se tornar permanente.

AÇÕES QUE CABEM AO LEGISLATIVO FEDERAL

- **Votar o PL 3278/2021** (ver proposta 2.1 Atualização do Marco Legal do Transporte Público Coletivo) – a proposta legislativa torna efetiva a diretriz da PNMU de adoção de um novo modelo de financiamento do custeio do transporte público, com separação tarifária, subsídio público e concessão de gratuidades com fontes definidas. Importante incluir, na votação, emenda já apresentada que propõe a revisão das gratuidades existentes, com identificação das fontes de recurso para não onerar mais os passageiros — exemplo: usar recursos do FNDE/Fundeb para cobrir os benefícios para estudantes.
- **Alterar e votar o PL 4392/2021** (ver proposta 2.1 Atualização do Marco Legal do Transporte Público Coletivo) – o Projeto de Lei cria o Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas (PNAMI), que garante a gratuidade no transporte público urbano para idosos acima de 65 anos, a partir de repasses de recursos federais. O projeto foi aprovado pelo Senado e encontra-se na Câmara dos Deputados para votação. O PL 4392/2021 aloca R\$ 5 bilhões/ano aos estados e municípios para essa finalidade, mas apenas durante três anos; seria fundamental torná-lo um programa permanente, dado que as gratuidades continuarão existindo depois disso.
- **Aprovar legislação destinada a desonerar os insumos do transporte público e a manter a desoneração da folha de pagamento** – reforma tributária e atualização da legislação pertinente à desoneração da folha, em articulação com o Poder Executivo.

● **Destinar, nas Leis Orçamentárias (PPA, LDO e LOA), recursos para o pagamento de gratuidades** – válido para gratuidades determinadas por medida federal, como a dos idosos (PNAMI), bem como para futuras gratuidades.

AÇÕES QUE CABEM AO EXECUTIVO ESTADUAL

● **Estabelecer o novo modelo de financiamento do custeio** – adotar a separação tarifária e os subsídios nos sistemas de transporte público das Regiões Metropolitanas (RMs) e das Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico (RIDEs), com alocação de recursos orçamentários e implementação, se necessário, de fontes extratarifárias para custeio do transporte público; apoiar os municípios do Estado na implementação local do novo modelo.

● **Desoneração de tributos estaduais** – apoio à política de desoneração de taxas e tributos estaduais que incidem sobre o transporte público e seus insumos.

AÇÕES QUE CABEM AO LEGISLATIVO ESTADUAL

● **Aprovar legislação destinando recursos do orçamento estadual para complementar as tarifas do transporte público** – para viabilizar a separação tarifária nos sistemas de transporte público das Regiões Metropolitanas (RMs) e nas Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico (RIDEs), é necessário adequar a legislação local de modo a permitir o subsídio público para complementar a tarifa paga pelos passageiros.

● **Apoiar propostas legislativas criando fontes extratarifárias para o transporte público** – caso não haja disponibilidade orçamentária, apoiar a aprovação de legislação que estabeleça novas fontes de recursos e garanta sua destinação para subsidiar o transporte público, a partir de modelos adotados em outros países e oportunidades disponíveis em cada Estado ou região.

● **Destinar, nas Leis Orçamentárias Estaduais, recursos para o pagamento de gratuidades** – válido para gratuidades estabelecidas em nível estadual, como as de estudantes e outras categorias profissionais, e futuras gratuidades.

● **Aprovar legislação destinada a desonerar os insumos do transporte público** – atualização da legislação pertinente, em articulação com o Poder Executivo estadual.

PARA USAR NA CAMPANHA

Na grande maioria das cidades brasileiras o transporte público é custeado somente pela tarifa paga pelos passageiros, inclusive as gratuidades para idosos, estudantes e outros. **Só essas gratuidades encarecem a tarifa em 21,7% em média!** São pessoas de baixa renda financiando programas sociais que deveriam ser custeados pelos orçamentos públicos.

No velho modelo de cobrança tarifária, a oferta de transporte público é calculada pelo poder público com base numa taxa de ocupação de **seis passageiros por metro quadrado no interior dos ônibus nos horários de pico**, na maioria dos casos. É um modelo que estimula a lotação dos veículos.

O subsídio dos países europeus para o transporte público **é superior a 50% da receita** dos sistemas de transporte, em média. Não por acaso, esses países são a referência internacional em qualidade do transporte público.

Análises sobre subsídios ao transporte público em algumas cidades brasileiras que já praticam esse modelo indicam que **5% do orçamento municipal seria suficiente para subsidiar 50% do custo dos sistemas de transporte**.

SAIBA MAIS

Artigo do presidente da NTU, Francisco Christovam, que explica a separação tarifária e a necessidade de subsídio ao transporte público:



<https://www.ntu.org.br/novo/ckfinder/userfiles/files/Integra%c3%a7ao55.pdf>

2.6 TRANSPARÊNCIA

O novo marco legal do transporte público permite a **reapac-tuação da relação entre poder concedente e empresas concessionárias**, e a maior participação dos usuários e da sociedade na implementação da política pública e planos setoriais. Em síntese, **traz para o transporte público a cultura da transparência e do diálogo**, ao garantir a publicidade de todas as informações relevantes, a realização de pesquisas de satisfação com os usuários, o aprimoramento do Sistema Nacional de Informações sobre Mobilidade Urbana e a definição de padrões de atendimento ao público, incluindo mecanismos de participação, informação e reclamação.



A TRANSPARÊNCIA DEVE VALER PARA TODOS E COBRIR TODOS OS ASPECTOS RELEVANTES – DOS TERMOS DO CONTRATO DE CONCESSÃO FIRMADO ENTRE O PODER PÚBLICO E AS EMPRESAS OPERADORAS, À PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS EM SI, COM A DEVIDA PRESTAÇÃO DE CONTAS PERANTE A SOCIEDADE.

Modelos de contratação

A efetivação do novo arcabouço jurídico estabelecido pelo futuro marco setorial — um mecanismo de financiamento do custeio e do investimento que assegura o equilíbrio econômico-financeiro da operação e medidas de priorização, tendo como contrapartida a adoção de padrões nacionais de qualidade para o transporte público — depende da adoção de **novos modelos de contratação dos serviços, que tenham regras claras, consistentes e alinhadas com os novos padrões**, e que garantam a segurança jurídica para ambas as partes, tanto para o poder público, quanto para as empresas operadoras.



Os contratos também precisam ter mais flexibilidade, de modo a facilitar a implantação de novos serviços de transporte público, incluindo serviços complementares para públicos segmentados, transporte sob demanda, integrações tarifárias, a possibilidade de integração entre diferentes modos de deslocamento e de variações em linhas e horários,

entre outros, bem como viabilizar a adoção de inovações tecnológicas. Assim, poder público e operadoras poderão responder melhor aos requisitos de qualidade, eventuais flutuações de demanda e atender adequadamente às expectativas do público.

A transparência entre poder público e operadora inclui a **coleta e o compartilhamento de informações pertinentes à**

Oferta e produção	Receitas auferidas	Custos	Tarifa	Qualidade
Frota em operação	Tarifárias	Fixos	Pública	Desejada
Quilometragem percorrida	Extratarifárias	Variáveis	Remuneração	Contratada
Viagens realizadas	Ressarcimento de gratuidades e benefícios	Tributos	Subsídio	Ofertada
Passageiros transportados	Comercialização, arrecadação e distribuição			Percebida

gestão e execução dos contratos, em todos os níveis:

Parte importante do princípio da transparência e participação depende do aprimoramento do Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana (SIMU), envolvendo no processo as três esferas de governo, além das próprias empresas operadoras e usuários dos serviços. Para cumprir seu papel, o SIMU precisa reunir todos os indicadores de desempenho de cada sistema de transporte público e permitir a integração com dados locais de maneira mais ágil, de modo a se tornar efetivamente uma ferramenta de monitoramento e gestão capaz de dar suporte aos processos de

tomada de decisões.

Fortalecimento da Regulação

A transparência também pressupõe que o poder público melhore a resposta às necessidades de planejamento, gestão e monitoramento dos sistemas de transporte público, tornando o serviço mais eficiente e efetivo, por meio do fortalecimento de entidade reguladora, que poderá orientar a implementação do marco, estabelecer indicadores de desempenho e resultado, participar da solução de conflitos e manter atualizada a regulação infralegal — instruções normativas, portarias, atos declaratórios e outras normas pertinentes ao transporte público.

Comunicação

A população não conhece as características, limitações e regras aplicadas ao transporte público e, muitas vezes, não tem acesso a informações básicas sobre o serviço, como os termos acordados na contratação das empresas operadoras, os custos envolvidos e o método de cálculo e reajuste das tarifas. Isso gera desconfiança e incentiva o discurso de que o transporte público é uma “caixa preta”. Na verdade, em muitas cidades, o transporte coletivo é o serviço público mais controlado de todos. O que falta é comunicação clara com a sociedade.



Serviços de interesse coletivo, como o transporte público, devem ser abertos e transparentes. Informações sobre o serviço contratado e prestado devem estar disponíveis em linguagem acessível, com espaços para participação e debate, a fim de permitir um melhor diálogo com a população, tornar a gestão mais eficiente e oferecer um serviço mais satisfatório para todos.

A prática da **prestação de contas** deve ser desenvolvida e assimilada às rotinas de gestão do serviço, como contrapartida da aplicação de recursos públicos para subsidiar os sistemas e os passageiros (via separação tarifária e ressarcimento dos benefícios tarifários). Isso pode ser feito por meio de estudos e relatórios de fiscalização, disponibilizados ao público em geral por meio de linguagem adequada e meios acessíveis, como canais digitais alimentados tanto pelo poder público, quanto pelas operadoras.

A prestação de contas pode se dar por meio da divulgação de:

- informações relevantes dos contratos de prestação dos serviços;
- metodologia de cálculo do custo;
- relatórios mensais de prestação de contas do serviço efetivamente realizado;
- direitos e obrigações contratuais do poder público e do prestador do serviço;
- penalidades por descumprimentos contratuais, ou prêmios previstos por bom desempenho;
- dados de oferta, demanda e produção dos serviços; e
- reajustes e revisões das tarifas, entre outros.

Na outra ponta, é necessário saber o que pensa e quer o passageiro, para melhor atendê-lo. Nesse sentido, é necessário realizar **pesquisas de satisfação para avaliação dos serviços** em bases regulares, com procedimentos que visem apurar o nível de satisfação dos usuários em relação ao serviço público ofertado. A ampla divulgação dos dados coletados ajudaria a informar usuários e não usuários do serviço sobre suas características, limitações, melhorias e níveis de cumprimento dos padrões de qualidade previstos em contrato, contribuindo para elevar o nível de qualidade percebida pelo passageiro.



MUITAS VEZES AS AÇÕES DE MELHORIA NÃO SÃO INFORMADAS OU PERCEBIDAS PELOS PASSAGEIROS; NÃO SE TRATA DE UM PROBLEMA DE QUALIDADE, MAS SIM DE COMUNICAÇÃO. INCLUSIVE, DIVERSAS PESQUISAS NA AMÉRICA LATINA APONTAM QUE, EM GERAL, A AVALIAÇÃO DAS PESSOAS QUE NÃO USAM O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO SOBRE O SERVIÇO É PIOR DO QUE A PERCEPÇÃO DE QUEM USA.

É preciso mostrar à sociedade que o transporte público é um instrumento de desenvolvimento social e elemento transformador da vida nas cidades, ao garantir a mobilidade e a sustentabilidade. Isso valoriza e fortalece a imagem do transporte público coletivo, atrai demanda e contribui para elevar o padrão do serviço!

AÇÕES QUE CABEM AO EXECUTIVO FEDERAL

● **Aprimorar e fortalecer o Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana (SIMU)**

(ver proposta 2.2 Qualidade e Produtividade) – o SIMU precisa ser ampliado para reunir os principais indicadores sobre transporte público, além de ser alimentado por dados coletados pelos órgãos gestores com as empresas operadoras e por meio de pesquisas periódicas com os usuários. Assim, o SIMU permitiria o monitoramento da qualidade dos serviços prestados e cumpriria seu papel como ferramenta básica para a boa gestão dos sistemas de transporte.

AÇÕES QUE CABEM AO LEGISLATIVO FEDERAL

● **Votar o PL 3278/2021** (ver proposta 2.1 Atualização do Marco Legal do Transporte Público Coletivo) – a proposta legislativa prevê um novo modelo de contratação, o fortalecimento da regulação, a criação de um sistema nacional de informações e a adoção de mecanismos de participação, informação e reclamação por parte dos usuários dos serviços.

AÇÕES QUE CABEM AO EXECUTIVO ESTADUAL

● **Alimentar o Sistema Nacional de Informações sobre o Transporte Público** – realizar coletas sistemáticas e fornecer os dados para o Sistema Nacional de Informações; isso inclui pesquisas de satisfação com os passageiros.

● **Prestar contas à população sobre os serviços prestados no transporte público** – compartilhar os resultados dos monitoramentos regulares dos sistemas de transporte, por meio de canais digitais de comunicação atualizados com regularidade e com linguagem acessível.

PARA USAR NA CAMPANHA

O transporte público precisa ser transparente; isso passa por ouvir o cidadão e prestar contas ao contribuinte sobre os recursos públicos investidos e prestar contas ao passageiro sobre a qualidade do serviço ofertado.

2.7 DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

Projetos de Lei prioritários para aprovação

Projeto de lei que atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana - ([PL 3278/2021](#))

Projeto de lei que cria o Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas (PNAMI) - ([PL 4392/2021](#))

Geral



ANTP – Mobilidade Humana para um Brasil Urbano, panorama da mobilidade urbana do Brasil, com descrição de experiências exitosas dos últimos 20 anos:



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



ANTP – Sistema de Informações da Mobilidade Urbana, panorama da mobilidade urbana em 533 cidades com mais de 60 mil habitantes, indicando os impactos econômicos, sociais e ambientais do modelo de mobilidade urbana resultante das políticas historicamente adotadas no Brasil:



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



Anuário NTU 2021/2022 – traz um balanço dos investimentos em mobilidade urbana e dados sobre o desempenho operacional do setor:



https://drive.google.com/drive/folders/1w2SRqvW6d4HhjoDB58Nvev_BG2Jn32BK?usp=sharing



Avaliação comparativa das modalidades de transporte público urbano – para conhecer as vantagens dos diferentes modos de transporte:



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



Boas práticas para a nova mobilidade urbana – exemplos para a aplicação da Lei 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana):



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



Pesquisa “Mobilidade da População Urbana 2017 – CNT/NTU” – levantamento com usuários do transporte público, mostra dificuldades e expectativas dos passageiros:



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



Pesquisa: Transporte público como direito social. E agora?



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



Ruas para resposta e recuperação da pandemia – NACTO/Global Designing Cities Initiative – a publicação agrega e sintetiza práticas emergentes em transporte e desenho de ruas em resposta à pandemia da covid-19.



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

Novo Marco Legal



Caderno Técnico 25 da ANTP – Construindo hoje o amanhã: Propostas para o transporte público e a mobilidade urbana sustentável no Brasil:



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

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



Linhas Gerais para um Programa de Transporte Público eficiente, barato e com qualidade para prefeitos(as) e vereadores(as):



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



Política Nacional de Mobilidade Urbana – **Lei 12.587/2012.**



http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm

Qualidade



Guia Básico de Gestão Operacional para a Melhoria da Qualidade do Serviço de Ônibus, elaborado pela ANTP



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



WRI – Ferramenta para Gestão de Qualidade – QualiÔnibus: Programa de Qualidade para o Serviço de Ônibus:



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

Priorização e Financiamento dos Investimentos



Guia sobre projetos de qualificação e racionalização de sistemas de transporte:



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



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



<https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/14921>



Publicação de referência para faixas exclusivas:



<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635399779599334232.pdf>



Para sistemas BRT, um conjunto de 13 estudos de caso:



<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635109526781748662.pdf>



Principais conceitos e elementos de custo para sistemas BRT:



<http://www.fetranspordocs.com.br/downloads/27ConceitosBRT.pdf>

Financiamento do Custeio



Artigo do presidente da NTU, Francisco Christovam, que explica a separação tarifária e a necessidade de subsídio ao transporte público:



<https://www.ntu.org.br/novo/ckfinder/userfiles/files/Integra%c3%a7ao55.pdf>



Estudo sobre fontes orçamentárias e extratarifárias para o financiamento da operação dos sistemas de transporte público coletivo nas cidades brasileiras



<https://drive.google.com/drive/folders/19xjK-gb9f17Ld2Of5Lmmv1-1W2CfKDe8>



Como calcular corretamente a tarifa de remuneração

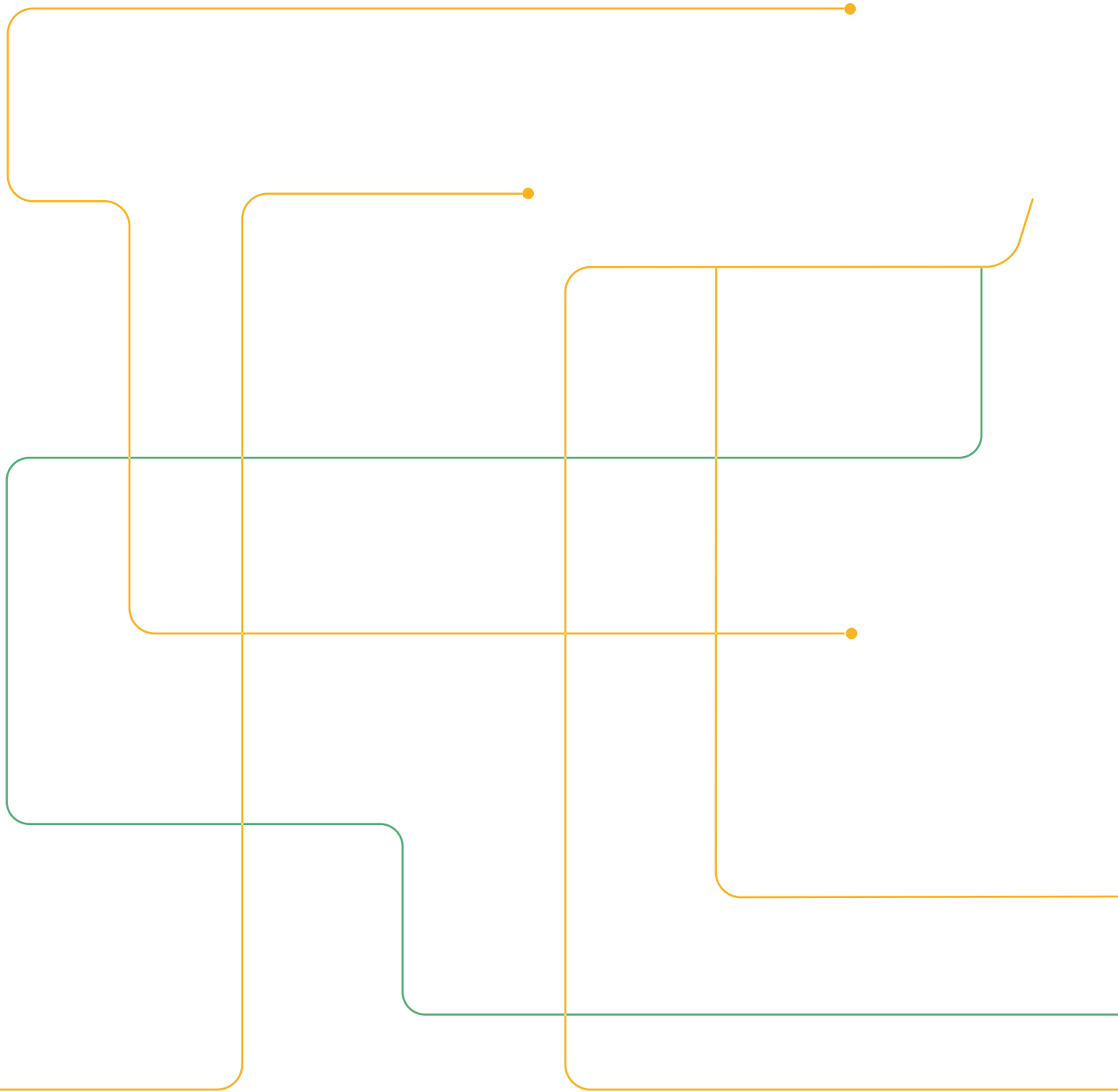
Em 2017 a ANTP lançou uma nova metodologia de cálculo baseada em 36 itens e no impacto de cada um deles para o custo total do serviço, a **Planilha ANTP - Custos dos Serviços de Transporte Público por Ônibus**, que atualizou a antiga planilha Geipot de cálculo dos serviços do transporte público por ônibus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

A partir do custo correto, a ser pago às operadoras, é possível definir a melhor tarifa pública, levando em conta os interesses dos passageiros.

Acesse a planilha aqui:

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





Realização:



Apoio:



Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana

FNP FRETE NACIONAL DE PREFEITOS




Associação Nacional
de Transportes Públicos

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

Telefones: +55 11 3253-8095
contato@antp.org.br

 antp.org.br

 [/antpbrasil](https://www.facebook.com/antpbrasil)

 [/antpbr](https://twitter.com/antpbr)