

Moderniza!

Modernizar significa dar o passo mais importante para sua operação crescer. O serviço de transporte se torna cada vez mais eficiente, rentável e seguro com a modernização dos equipamentos embarcados.

LEVE SUA OPERAÇÃO PARA O FUTURO COM O MELHOR CUSTO-BENEFÍCIO

- Maior eficiência e controle operacional
- Redução de custos com manutenção
- Maior rentabilidade para seu negócio
- Incentivo financeiro para modernização
- Maior satisfação para seu passageiro
- Customização de acordo com as necessidades da sua operação
- Equipamentos 100% integrados ao validador

QUERO MODERNIZAR MINHA OPERAÇÃO!



APP DO USUÁRIO SI.GO

App que permite que o passageiro compre tickets, recarregue seu cartão e realize o cadastramento em caso de benefícios.



CONTROLE OPERACIONAL Sigom Fleet e Telemetria

Programas desenvolvidos para que o CCO possa visualizar e monitorar os veículos em circulação e os indicadores de conduções.



BIOMETRIA FACIAL Sigom Vision

Solução antifraude inteligente com acompanhamento de evolução da face.



CFTV Sigom Video Monitor

Solução desenvolvida para manter a conformidade da operação com tecnologias voltadas para o monitoramento e a segurança do veículo.



VALIDADOR INTEGRADO Plataforma Sigom

Hub de integração das tecnologias da operação responsável por oferecer dados atualizados em tempo real e autorizar a compatibilidade com meios de pagamento.



CONSOLE DO MOTORISTA SCM300

Extensão inteligente do validador que possibilita trocas de mensagens entre o ônibus e o CCO. Permite que o motorista acesse o validador sem sair da cabine.



SISTEMA ÚNICO DE MOBILIDADE URBANA: ação coordenada para garantir o direito social ao transporte público

Em pauta desde 2017, a criação de um Sistema Único de Mobilidade Urbana (SUM) vem ganhando força. E vai muito além de mera reformulação da malha de transporte público brasileiro, com integração entre os diferentes modos de transporte, como o nome poderia sugerir. A eventual aprovação e implementação da proposta levaria à reorganização do Estado brasileiro, com a redefinição dos papéis e responsabilidades das três esferas de poder — municipal, estadual e federal — na implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e na garantia do direito social ao transporte; com isso, haveria diversos efeitos positivos para os passageiros, como a redução de custo do serviço, melhoria na qualidade das viagens e diminuição nos impactos ambientais causados pelos veículos, entre outros. Quem afirma isso é Renato Boareto, ex-diretor de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades e atual membro do Conselho Diretor do Instituto MDT. O especialista acrescenta que o SUM busca, ainda, orientar e facilitar a adoção da política de tarifa zero em municípios e regiões metropolitanas, como já tem sido visto em algumas cidades do Brasil. Nesta entrevista à NTUrbano, Boareto comenta o que esperar desse novo modelo tripartite de mobilidade urbana, à semelhança do Sistema Único de Saúde (SUS), e comenta seus inúmeros benefícios às cidades e ao dia a dia da população.

— com Renato Boareto



Para o especialista, a chegada da covid-19, no Brasil, fez com que o tema do SUM fosse colocado em maior evidência. Antes disso, o setor já vinha lidando com a elevação dos custos operacionais, a queda de demanda e o esgotamento no modelo de financiamento do transporte, processos que foram agravados com a pandemia. Desde então, a proposta vem sendo discutida com maior robustez, em várias instâncias, pelo Instituto MDT, idealizador do SUM. O Instituto divulgou, no ano passado, documentos orientadores sobre o tema para subsidiar a construção dessa nova política pública, que se propõe a trazer avanços importantes para a mobilidade urbana. Além do transporte público coletivo, a proposta do Sistema Único de Mobilidade Urbana também destaca a importância do transporte ativo, isto é, dos deslocamentos a pé ou de bicicleta, por exemplo. A junção do transporte ativo, em pequenos trajetos, com o transporte público coletivo, para percursos maiores, é o cenário ideal que o SUM tenta impulsionar no cotidiano das cidades.

Segundo Boareto, para entender a importância da implementação do SUM, é necessário ter em mente os desafios que a mobilidade urbana enfrenta hoje. “É necessário reduzir o número de vítimas de trânsito, e o transporte público é um meio seguro de deslocamento nas cidades. Inclusive, é recomendação da Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) que se aumente a participação do transporte público como estratégia de redução de vítimas de trânsito”, ressalta. A degradação ambiental é outro ponto citado por ele, incluindo o consumo energético que, conseqüentemente, resulta na degradação da qualidade do ar e emissão de gases do efeito estufa, que causam as mudanças globais do clima.

Para isso, o especialista especifica a necessidade de novas fontes de financiamento para o transporte público, juntamente com transição para uma fonte energética limpa e com redução de custo aos usuários. Essas mudanças, entretanto, devem ser feitas de forma justa, segundo Boareto. “Não é o usuário que tem que pagar essa conta da transição energética, da substituição de tecnologia de ônibus e da melhoria dos sistemas de trilhos que existem no Brasil”, pontua.



Como se define o Sistema Único de Mobilidade Urbana? Como e quando surgiu a ideia de criar o SUM?

O Instituto MDT, em 2017, lançou um manifesto demandando a criação de um Sistema Único de Mobilidade Urbana, com foco também no transporte público, durante o Congresso da ANTP, em São Paulo. Depois, o Instituto trabalhou internamente esse assunto, que acabou ganhando maior força por conta da crise da covid-19. O setor já lidava com a elevada inflação setorial, que encarece o custo do transporte público. Havia esgotamento no modelo de financiamento do transporte e queda estrutural de demanda nos últimos anos. Tudo isso foi agravado durante a pandemia.

Com isso, o tema Sistema Único de Mobilidade Urbana voltou e ganhou importância recente. Assim, o MDT resolveu, no ano passado, aprofundar mais essa discussão. Foi elaborada uma análise comparativa entre os sistemas que proveem direitos sociais, como saúde e assistência social, bem como um documento de fundamentação do SUM. Basicamente, o SUM pode ser definido como um instrumento de gestão para atuação conjunta, coordenada, sistêmica e integrada dos entes federados para prover o direito ao transporte e garantir a mobilidade, a acessibilidade urbana e o direito à cidade. O transporte público é o eixo estruturador da mobilidade urbana. Organizado em rede única, integrada e articulada com os modos ativos, conforme previsto no SUM, ele possibilita a universalização do atendimento e o acesso a todos os locais da cidade. Com o SUM, a política é única, as metas são nacionais, a execução das ações é descentralizada para cada ente federado, mas coordenada pelo governo federal.

O SUM pode atrair mais passageiros para o transporte público e, ao mesmo tempo, garantir a qualidade do serviço?

O sistema único, na realidade, é um instrumento de gestão para se ter uma ação coordenada dos entes federados que proveem o direito social ao transporte público. Essa organização deve permitir ampliação na oferta e na qualidade do serviço. Mas, para falar sobre isso, é importante falarmos primeiramente da necessidade do aumento da participação do transporte público e do transporte ativo, que é o deslocamento a pé e por bicicleta em curtas distâncias, no conjunto de deslocamentos na população. É urgente que se reduza o número de vítimas do trânsito, e o transporte público é um meio seguro de deslocamento nas cidades que pode refletir na queda desses índices. O SUM deve ser organizado para a implementação de metas estratégicas nacionais para a mobilidade urbana.

Outro ponto importante é reduzir o consumo de energia e, conseqüentemente, as emissões atmosféricas que causam a degradação da qualidade do ar e também as mudanças globais do clima. No caso do transporte público, a agenda passa por obter novas fontes de financiamento, reduzir o custo para o usuário, melhorar a qualidade e fazer a transição energética de forma justa, pois não é o usuário que tem que pagar essa conta da transição energética, substituição de tecnologia de ônibus e também a melhoria dos sistemas sobre trilhos que existem no Brasil.

Para a viabilidade desse novo modelo, quais seriam as formas de financiamento para toda essa operação?

Sem novas fontes não é possível avançarmos nas políticas públicas de mobilidade urbana. O que estamos recomendando é que sejam implementadas novas fontes municipais, fontes estaduais e uma fonte nacional, como ocorre nos outros sistemas únicos existentes no Brasil. Os outros países têm colocado algumas fontes de arrecadação incidentes sobre os combustíveis fósseis, por exemplo. Esse modelo tem sido adotado internacionalmente e tem vários sinais positivos. Você encarece o combustível fóssil, reduz tarifa de transporte público e leva mais pessoas para o transporte público coletivo. Isso tem compensação do ponto de vista de inflação e também do ponto de vista ambiental, uma vez que o transporte público emite muito menos poluentes por passageiro transportado do que o transporte individual.

“É URGENTE QUE SE REDUZA O NÚMERO DE VÍTIMAS DO TRÂNSITO, E O TRANSPORTE PÚBLICO É UM MEIO SEGURO DE DESLOCAMENTO NAS CIDADES QUE PODE REFLETIR NA QUEDA DESSES ÍNDICES”

Há países que têm destinado parte dos recursos de muitas de trânsito para financiar o transporte público, e essa discussão tem que ser amadurecida no Brasil, com a possibilidade de ser implementada pelos municípios. Cada município resolve o que é mais adequado para sua realidade, na composição dessas fontes de custeio. A gente tem de respeitar e compreender que, no Brasil, existe uma diversidade de municípios, uma diferença de realidade e que você tem que buscar novos recursos para melhorar o que está aí. Temos um problema de inflação setorial quanto ao combustível, ao custo de veículos, equipamentos de transporte, metrô e trens. Logo, se faz necessária a criação de uma política que fomente a redução desses custos. Essas ações dizem respeito à política industrial, ao planejamento urbano e ao financiamento da provisão do direito social do transporte público, previsto na Constituição Federal.

O governo federal pode ter maior protagonismo na coordenação, na articulação de esforços e no financiamento. O governo federal tem destinado linhas de financiamento para infraestrutura e há novas fontes para a substituição da frota e redução de emissões. Essas fontes podem ser empregadas para subsidiar a troca da frota a diesel para a frota elétrica, nos próximos anos, como tem sido feito em outros países. Essa medida traz para a indústria nacional uma sinalização para investimentos, e seu desenvolvimento gera emprego qualificado e de melhor remuneração. A mudança da frota traz também ganhos na qualidade do transporte. Podemos concluir que essa coordenação tripartite é fundamental para a política pública do setor.

Então podemos inferir que é possível reduzir os custos do serviço de transporte público coletivo, bem como a poluição ambiental, a partir da adoção desse novo modelo?

Tem uma premissa para a redução dos impactos ambientais que é a mudança modal, ou seja, tirar as pessoas do transporte individual e levar para o transporte público. Isso induz a uma mudança de comportamento saudável para a sociedade. Se esse transporte público possibilita melhoria de qualidade, a exemplo do uso de ônibus elétricos, ele melhora também toda a qualidade ambiental e a prestação do serviço aos passageiros.

Vale citar, ainda, que trabalhando a mudança modal e melhorando a qualidade do transporte público por meio de política tarifária tem-se a redução do custo para o usuário, como, por exemplo, as cidades que hoje adotam a tarifa zero. O SUM pode acelerar esse processo, propiciar condições para que os municípios implementem 100% de subsídio. O que está por trás disso é o que chamamos de financiamento social de um direito social. A disponibilidade de uma rede de transporte público para uma cidade tem que ser custeada por toda a sociedade.

Qual a expectativa do Instituto MDT sobre o avanço dessa pauta no Congresso Nacional? O Brasil está num momento favorável para isso?

Acredito que haja sensibilidade ao tema e que seja um momento favorável, principalmente por conta da crise que nós tivemos de financiamento nos últimos anos. O sistema único vai ser resultado de uma frente ampla. Não se trata apenas de uma força política, de um segmento do Congresso, mas é a percepção de importância que o transporte público tem exigido. Os países que se desenvolveram têm um forte componente de transporte público. Pelo que nos parece, o Congresso Nacional tem demonstrado sensibilidade em fazer avançar essa política. A vantagem é que nós temos experiências dentro e fora do Brasil para nortear os tomadores de decisão, o que nos permite acelerar alguns aspectos. É importante esclarecer que a criação do SUM mantém a divisão de responsabilidades. A responsabilidade em operar os sistemas de transporte continua sendo de municípios e estados, no caso do transporte metropolitano. O que está sendo proposto é que o governo federal coordene esforços, gere uma fonte nacional de recursos e que atue, inclusive, na avaliação da qualidade dos serviços.

Uma das bandeiras do setor de transporte público, atualmente, é a aprovação do Marco Legal do segmento. Esse dispositivo está alinhado com as propostas do SUM? De que forma se complementam?

Há uma sinergia, porque um sistema único de mobilidade urbana contempla também o transporte ativo, mas o seu eixo estruturador é o transporte público coletivo. E o transporte público demanda, obviamente, regra específica de contrato, de modelo de remuneração, de controle de qualidade. Então, o marco legal que está sendo discutido vem para tratar disso. Não cabe ao sistema único estabelecer critérios específicos de contratação, remuneração, revisão tarifária e reajuste. É o marco legal que traz isso e ele é parte da regulamentação necessária do SUM, que deve ser instituído por meio de emenda à Constituição Federal.

Como o SUM trata a questão dos subsídios ao transporte público, a exemplo da Tarifa Zero?

O SUM, como instrumento de gestão, facilita que se avance, naquelas cidades que assim entenderem, de maneira gradual e crescente, na implementação de tarifa zero. E existe muita discussão hoje de como se pode fazer isso, se faz um corte linear de tarifa de 50% para todo mundo, ou se faz isso também e já isenta de tarifa a população de mais baixa renda, por exemplo. Isso tudo que a gente tem falado é o que o SUM possibilita, e é uma decisão que tem de ser tomada localmente. O Sistema Único de Mobilidade Urbana organiza essa discussão, organiza esse espaço, e possibilita que se avance para a política de tarifa zero.

Com a adoção do SUM, o Brasil atenderá a um dos objetivos definidos pela Organização das Nações Unidas (ONU) no que se refere aos desafios enfrentados pela população mundial, como a erradicação da pobreza e a redução das desigualdades. Fale um pouco sobre isso...

Diferentemente de outros países, o transporte público no Brasil é regulado pelo Estado. E essa não é a realidade em grande parte da América Latina, da África e de países asiáticos. Lá, o que prevalece é o mercado. No Brasil, o transporte público é um direito social, como um serviço público essencial e regulado pelo Estado. O que o SUM possibilita é o aprimoramento desse transporte.

Estamos vivenciando um momento histórico e vamos ter de tomar uma decisão para que o transporte público avance na sua melhoria, por meio do SUM. Caso contrário, corremos o risco de ter maior presença do transporte desregulado e clandestino, que só atende áreas lucrativas e não tem redução ou isenção tarifária. Essa situação representaria claramente retrocesso social, político e econômico. A existência da rede de transporte público já é elemento fundamental para garantir acesso ao estudo, ao trabalho, ao lazer; por isso o transporte público é o eixo estruturador de um Sistema Único de Mobilidade Urbana.

O transporte público tem que ser desenhado para toda a sociedade. Não é simplesmente para uma parcela da população que não pode comprar um carro. É o contrário. Nós temos que organizar as cidades a partir do transporte público, para que o seu desenvolvimento sustentável seja alcançado. Ele já possibilita, por meio de sua organização em rede, tarifa módica ou tarifa zero, e o acesso ao emprego, ao trabalho, ao lazer e ao estudo, de forma ampla. O transporte público é um Direito Fundamental que viabiliza o alcance de vários Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.

Qual seu diagnóstico sobre o transporte público coletivo no Brasil e quais as perspectivas para 2024? Como as eleições municipais vão impactar essa área?

— O que temos visto é ampla discussão sobre o financiamento do transporte público, ou seja, quem paga os custos operacionais. Temos percebido uma tendência de municípios adotando subsídios e tarifa zero, desde a pandemia, e esse debate continuará forte este ano. No cenário político de 2024, é importante que os candidatos a prefeitos tenham clareza da importância de um Sistema Único de Mobilidade Urbana. E o que a gente quer, justamente, é que esses novos prefeitos fiquem atentos sobre a importância do país como um todo discutir a reorganização do transporte público e do sistema de mobilidade urbana.

Dentro dessa agenda municipal, o candidato precisa defender o transporte público coletivo como elemento estruturador do desenvolvimento urbano, bem como a ampliação do transporte ativo, por meio de viagens curtas a pé ou pelo uso de bicicleta. Daí a importância de construção de calçadas, ciclovias, faixas e corredores exclusivos de ônibus. É uma política muito séria para ter uma simplificação de tratamento. Outro aspecto importante a ser falado, além da questão do custo, redução de tarifa, tarifa zero e o financiamento social do transporte público coletivo, é a velocidade de deslocamento e a melhoria da qualidade dos serviços. A faixa exclusiva de ônibus, por exemplo, é uma medida barata que o prefeito pode implementar. Basta reorganizar a via para garantir o aumento da velocidade operacional do ônibus. Isso melhora a qualidade, reduz o consumo de energia, além de reduzir o tempo que a pessoa gasta nessa viagem.

“ NO CENÁRIO POLÍTICO DE 2024, É IMPORTANTE QUE OS CANDIDATOS A PREFEITOS TENHAM CLAREZA DA IMPORTÂNCIA DE UM SISTEMA ÚNICO DE MOBILIDADE URBANA. E O QUE A GENTE QUER, JUSTAMENTE, É QUE ESSES NOVOS PREFEITOS FIQUEM ATENTOS SOBRE A IMPORTÂNCIA DO PAÍS COMO UM TODO DISCUTIR A REORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO E DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA. ”

Como será o futuro do transporte público no Brasil com eventual aprovação e implantação do SUM? O que a população pode esperar a médio e a longo prazos?

— Se o Brasil reorganizar a política pública do transporte público coletivo, por meio de um Sistema Único de Mobilidade Urbana e todos os mecanismos de regulamentação e financiamento, teremos muitos ganhos. O cidadão perceberá melhorias no serviço de transporte, como a redução do custo ou até a isenção tarifária; menor tempo em deslocamentos, o que ele poderá compensar em momentos de lazer; mais qualidade, conforto e novas experiências durante o trajeto. Indiretamente, o passageiro terá a certeza de que aquele novo modelo, a nova frota menos poluente, trará melhor qualidade de vida a todos. É a soma de esforços e de benefícios ao país, que será percebida a médio e longo prazos com a adoção do SUM. Mas é fundamental que haja ampla mobilização de todos os setores econômicos, dos especialistas, urbanistas, estudantes, professores, gestores públicos, trabalhadores e dos movimentos sociais para demandarem a implementação do SUM no Brasil.



RENATO BOARETO

É especialista em política de mobilidade urbana e membro do conselho diretor do Instituto MDT. Foi diretor de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades entre 2003 e 2008, quando foram desenvolvidos o Programa Bicicleta Brasil e o Programa Brasil Acessível, para pessoas com deficiência, além de ações de apoio ao desenvolvimento do Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PlanMob) e financiamento de projetos de transporte coletivo. Contribuiu também para a formulação da Política Nacional de Mobilidade Urbana. É graduado em gestão ambiental urbana e especialista em administração pública, com mestrado em ciências sociais, com foco em “Estado, Governo e Políticas Públicas”.