

2012



VALE-TRANSPORTE 2012

ISSN: 2317-5648

12

Associação Nacional das Empresas
de Transportes Urbanos - NTU

20



VALE-TRANSPORTE 2012

12

1ª edição

Brasília
2013

SUMÁRIO

PREFÁCIO	6
1. INTRODUÇÃO	7
2. PROCEDIMENTOS DA PESQUISA DO VALE-TRANSPORTE 2012	8
3. RESULTADOS DA PESQUISA ANUAL DO VT 2012	9
3.1. Evolução de passageiros transportados e da quantidade de VT vendidos	11
3.2. Situação da comercialização do VT	12
3.3. Cobrança de taxa para o gerenciamento do VT	13
3.4. O VT e a terceirização da comercialização	14
3.5. Validade do VT	14
3.6. O VT e a necessidade de complementação após o reajuste tarifário	15
3.7. A troca do VT após o reajuste tarifário	15
3.8. Tipo do material utilizado na confecção do VT	16
3.9. O prazo para reembolso do VT	16
3.10. Os meios de aquisição do VT	17
3.11. Prazo de atendimento dos pedidos de VT	17
3.12. Possibilidade e meios de entrega do VT	18
3.13. Exigências para a comercialização do VT	19
3.14. Existência de bilhetagem eletrônica nas cidades pesquisadas	19
3.15. Aquisição do VT pelas instituições federais, estaduais e municipais	20
4. ANÁLISE DOS RESULTADOS	26
5. CONCLUSÕES	28
6. REFERÊNCIAS	30
7. FICHA TÉCNICA	31
Anexo I – Formulário de Pesquisa	33
Anexo II – Sistemas pesquisados	36

PREFÁCIO

O papel e a importância do Vale-Transporte não podem ser subestimados. Desde a criação e subsequente obrigatoriedade legal, o Vale-Transporte tornou-se um elemento de inclusão social de milhões de trabalhadores brasileiros. Entre eles, pode-se destacar um grupo numeroso que não tinha as mínimas condições de acesso aos locais de trabalho devido aos custos associados aos deslocamentos e não podia ser parte de atividades econômicas remuneradas. Dessa forma, o Vale-Transporte visa a redução dos gastos com transporte coletivo no orçamento das famílias de baixa renda, sem prejuízo das empresas operadoras. Esse papel foi consolidado ao longo dos últimos 25 anos e tornou-se inconcebível, do ponto de vista trabalhista, imaginar um trabalhador brasileiro sem o acesso a esse benefício.

Ademais, o Vale-Transporte é hoje percebido como instrumento de viabilização de políticas de mobilidade urbana sustentável. Através do Vale-Transporte, valoriza-se a utilização do principal modo de transporte público, que é o ônibus urbano. O Vale-Transporte configura-se como um incentivo adicional para evitar a migração dos usuários dos serviços de transporte coletivo por ônibus para o modo transporte individual, que é notoriamente insustentável e contribui para

a degradação ambiental, econômica e social do meio urbano. Dessa forma, o fortalecimento do Vale-Transporte contribui para que a demanda no modo ônibus cresça e assim seja possível proporcionar melhores condições de mobilidade urbana.

A edição 2012 da Pesquisa Nacional do Vale-Transporte é uma iniciativa voltada para o fortalecimento desse benefício junto a toda sociedade brasileira. Mais uma vez, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) dedica-se a relatar os mais recentes avanços em termos da utilização do Vale-Transporte. Em particular, este documento detalha as principais características do processo de disponibilização, comercialização e uso nas principais cidades brasileiras. Ademais, são examinados os elementos tecnológicos e institucionais que contribuem para diferentes configurações observadas nos quatro cantos do Brasil.

Esperamos que esta publicação demonstre o atual estágio de desenvolvimento do Vale-Transporte e que todos os envolvidos na mobilidade urbana percebam a importância de atuar no fortalecimento desse benefício que transcende a classe trabalhadora e alcança os mais diversos setores da sociedade brasileira.

OTÁVIO VIEIRA DA CUNHA FILHO

PRESIDENTE DA DIRETORIA EXECUTIVA

1. INTRODUÇÃO

O fortalecimento do Vale-Transporte (VT) está diretamente relacionado ao acompanhamento das características do benefício ao longo dos anos. Esse acompanhamento tem sido realizado pela NTU desde 1996, quando foi iniciada a pesquisa nacional do VT nas capitais brasileiras e principais cidades do país. Ao longo desse processo de acompanhamento, a coleta, o processamento e a análise anual dos dados permitem a observação do comportamento de características relevantes, tais como: o nível de utilização, as formas de comercialização, o tipo de tecnologia empregada, entre outras. Dessa forma, é possível verificar a consolidação do VT como instrumento de inclusão social e econômica de grande parte da população brasileira.

A análise do banco de dados criado pela NTU possibilita identificar alguns pontos preponderantes do desenvolvimento do VT. No primeiro ano da pesquisa, em 1996, o índice de utilização do VT registrado foi de 45,9%. No período compreendido entre 1997 e 2006, a média do nível de utilização do VT se manteve entre 46% e 48%, com exceção para os anos de 1998, 2001 e 2005, onde as médias registradas foram 50,1%, 49,4% e 43,7%, respectivamente. Em 2007, o índice de utilização reduziu mais ainda, ficando em 41,9% e, desde então, não apresentou sinais de recuperação.

Historicamente, outro aspecto que também merece destaque é a implantação de sistemas de bilhetagem eletrônica. Em 1996, a existência apenas de projetos de implantação desses sistemas era incipiente. Só em 2002 foram identificadas cidades com bilhetagem eletrônica implantada, o que representava naquele momento apenas 9% do universo pesquisado. Entretanto, já no ano de 2005 o percentual saltou para 50%. Desde então, a representatividade registrou crescimento rápido e constante, e já em 2010 100% das cidades participantes possuíam sistemas de bilhetagem eletrônica. Um dos principais resultados da modernização dos sistemas foi a inserção e expansão da utilização dos cartões *smart card*. No ano de 2002, apenas 3% dos sistemas utilizavam os cartões inteligentes e 67% faziam uso do papel impresso. Já no ano de 2011 o cenário inverteu-se, ou seja, 97% utilizava os *smart card* e em apenas 3% o papel impresso ainda era comercializado.

Como parte do processo de acompanhamento contínuo, a NTU realizou a pesquisa do ano de 2012. Este documento apresenta nas próximas seções os resultados do diagnóstico das principais características do VT nos sistemas de transporte por ônibus nas cidades e regiões metropolitanas que participaram da pesquisa. É apresentada a estrutura da pesquisa, os resultados obtidos a partir do tratamento das informações e dados recebidos, as análises e conclusões.

2. PROCEDIMENTOS DA PESQUISA DO VALE-TRANSPORTE 2012

A preparação para elaboração deste relatório foi iniciada em maio de 2012. Naquele momento foi disponibilizado o formulário da pesquisa na Rede de Informações Estratégicas (RIE) para preenchimento pelos responsáveis pelos dados e informações pertinentes às características da comercialização e utilização do VT.

A pesquisa foi inicialmente disponibilizada para os 61 sistemas integrantes da Rede de Informações Estratégicas da NTU (RIE). Vencido o período determinado para preenchimento, iniciou-se o contato por e-mail com todos os técnicos participantes que ainda não haviam enviado resposta. Foi colocado à disposição o formulário da pesquisa como alternativa para preenchimento e envio via internet ou fax. Ainda como um esforço para obtenção de uma quantidade representativa de retorno de formulários preenchidos, também foi cumprida uma etapa de contato telefônico com os responsáveis pelo preenchimento e envio dos formulários que ainda não haviam realizado estes procedimentos.

Ao final das tentativas anteriormente citadas, um total de 28 sistemas disponibilizou os for-

mulários preenchidos. Desse universo, 19 são sistemas municipais de transporte (17 capitais de estado e 2 municípios), 3 intermunicipais metropolitanos e outros 6 são sistemas metropolitanos, onde a gestão e a utilização são realizadas de forma conjunta.

Foi necessária uma análise e verificação do preenchimento de todos os campos dos formulários e também da consistência das respostas. Todas as potenciais incoerências identificadas foram reportadas aos contatos técnicos responsáveis por cada sistema, que resultou em um processo de conferência e ratificação. Dessa forma, obteve-se o maior nível de confiabilidade possível.

Após a consolidação dos dados para elaboração do relatório final, foi estruturado um banco de dados para o ano de 2012. A estrutura permitiu a codificação de todas as respostas obtidas, para que fossem gerados os resultados para elaboração dos gráficos e análises, que estão apresentadas nas próximas seções desta edição.

3. RESULTADOS DA PESQUISA ANUAL DO VT 2012

Esta seção dedica-se a apresentar os resultados da pesquisa nacional do VT no ano de 2012. São destacados o nível de utilização do benefício, a evolução da venda de VT e de passageiros transportados, as características das formas de comercialização e os diversos aspectos que definem a utilização por parte dos usuários.

Para a apresentação do nível de utilização do vale-transporte optou-se pela separação dos sistemas em três grupos, de acordo com a abrangência dos sistemas de transporte público por ônibus, que pode ser dividida em municipal, metropolitana e municipal-metropolitana.

No grupo dos sistemas unicamente municipais, foram obtidas 19 respostas referentes à operação no mês de março de 2012, conforme apresentado na Figura 1. Em relação ao ano de 2011, houve a inserção dos dados da cidade de Santa Maria-RS, que disponibilizou os dados para a pesquisa atual. Todavia, a cidade de São José dos Campos-SP, que foi incluída na pesquisa do ano de 2011, não enviou as informações para que pudesse ser incluída no relatório de 2012. Como o nível de utilização em ambas as cidades foram de 44% (2012) e 42% (2011), respectivamente, não houve interferência significativa na média dos 19 sistemas analisados que interferisse na análise.

Com um nível de utilização de 78%, Palmas-TO foi a cidade que mais utilizou o VT em termos percentuais, enquanto Belo Horizonte-MG e Rio de Janeiro-RJ aparecem na sequência, com 64% e 50%, respectivamente. Em Palmas-TO, o nível de utilização subiu 16 pontos percentuais, em Belo Horizonte-MG, houve um acréscimo de 14 pontos percentuais, enquanto no Rio de Janeiro-RJ o nível de utilização se manteve igual ao do ano anterior. Fortaleza-CE, Vitória-ES, Maceió-AL e Santa Maria-RS também registraram índices de utilização do VT superiores à média nacional de 37%.

Em 2012 a cidade de São Paulo-SP apresentou o menor nível de utilização do VT com relação aos passageiros totais, apenas 14%, mesmo percentual registrado no ano de 2011, ocasião em que o nível de utilização também foi o menor¹. Outras 11 cidades (Brasília-DF, Macapá-AP, Campinas-SP, Manaus-AM, Teresina-PI, Salvador-BA, Porto Alegre-RS, São Luís-MA, Florianópolis-SC, Campo Grande-MS e Natal-RN) apresentaram níveis de utilização abaixo da média registrada de 37%, que foi inferior ao registrado no ano anterior, 39%.

Entre os sistemas que registraram níveis de utilização abaixo da média nacional, destaca-se o caso de Teresina-PI², que caiu de 55% para 30%. A redução do nível de utilização na capital piauiense deve-se ao fato do Estado do Piauí ter deixado de comprar o benefício para o funcionalismo público após a inserção do *smart card*. Desde então, os funcionários públicos do Estado do Piauí passaram a receber o benefício em dinheiro, ou seja, incorporado aos salários. Os demais sistemas registraram níveis de utilização coerentes com os índices verificados no ano de 2011.

No ano de 2012, sete sistemas registraram níveis de utilização superiores à média (37%), são eles: Fortaleza-CE, Vitória-ES, Maceió-AL, Santa Maria-RS, Rio de Janeiro-RJ, Belo Horizonte-MG e Palmas-TO. Entre esses sistemas, os níveis de utilização de Fortaleza-CE, que reduziu de 58% para 38%; de Belo Horizonte-MG, que aumentou de 50% para 64% e de Palmas-TO, com acréscimo de 16 pontos percentuais (de 62% para 78%), são merecedores de uma análise mais minuciosa.

Os demais sistemas, que tiveram níveis de utilização abaixo ou acima da média registrada para o ano de 2012, apresentaram valores próximos àqueles verificados no ano de 2011, ou seja, com oscilações não tão discrepantes.

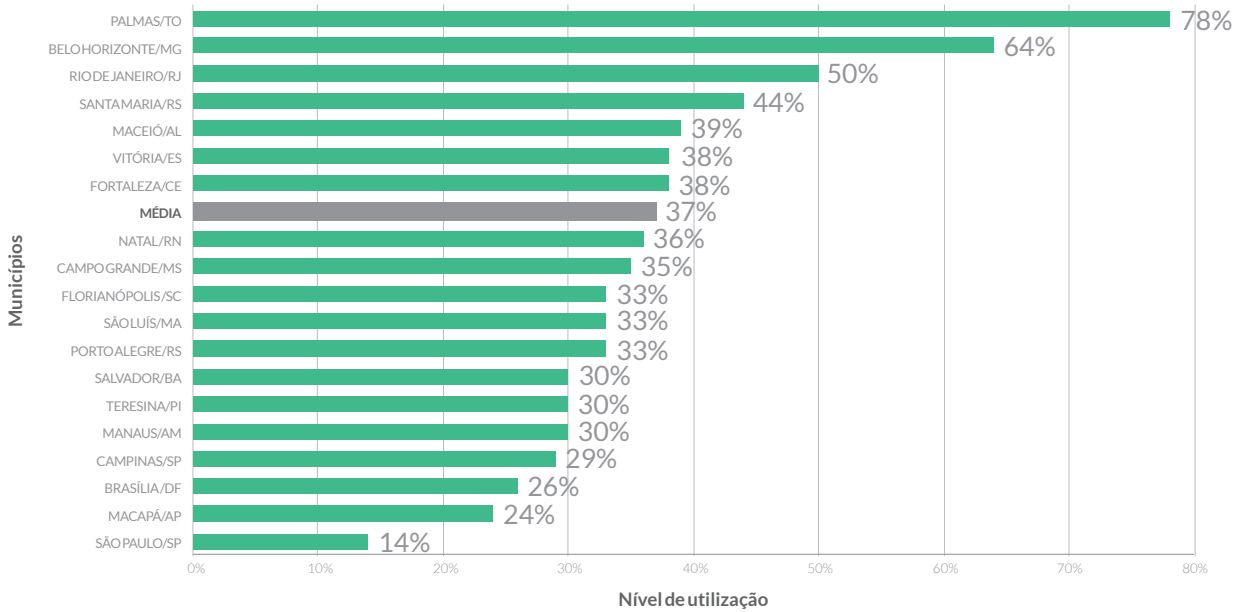


Figura 1. NÍVEL DE UTILIZAÇÃO DO VT NOS SISTEMAS MUNICIPAIS

No grupo dos sistemas intermunicipais metropolitanos, houve a inserção do sistema de Belo Horizonte-MG no ano de 2012, porém o sistema de Vitória-ES não disponibilizou os dados necessários para constar no presente relatório. O nível de utilização médio foi de 53% no ano de 2012, 4 pontos percentuais acima do registrado em

2011. Rio de Janeiro-RJ, Porto Alegre-RS e Belo Horizonte-MG, por exemplo, apresentaram níveis de utilização iguais a 50%, 53% e 56%, respectivamente, de acordo com a Figura 2. Tanto o Rio de Janeiro-RJ, quanto Porto Alegre-RS apresentaram níveis de utilização coerentes com aqueles verificados no ano anterior.

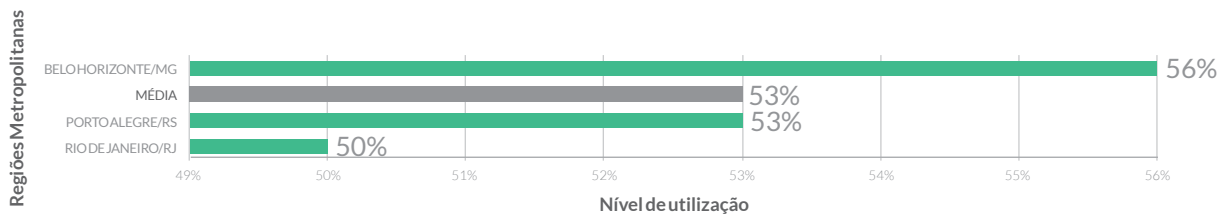


Figura 2. NÍVEL DE UTILIZAÇÃO DO VT NOS SISTEMAS INTERMUNICIPAIS METROPOLITANOS

No ano de 2012, em relação aos sistemas em que há gestão integrada do sistema municipal e metropolitano, os sistemas que disponibilizaram os dados para análise foram os mesmos do ano de 2011. Houve uma pequena redução de três pontos percentuais no nível de utilização médio, passando de 43% em 2011 para 40% em 2012 (Figura 3). Aracaju-SE permaneceu com o maior nível de utilização (51%) observado nesse grupo e Belém-PA, que

figurava na última posição, com 36%, subiu para a quarta, apesar de ter perdido um ponto percentual no nível de utilização. Os sistemas municipais e intermunicipais metropolitanos apresentaram níveis de utilização similares aos identificados no ano de 2011, com exceção dos sistemas de Goiânia- GO, que reduziu o nível de utilização em nove pontos percentuais e Cuiabá-MT, com diminuição de oito pontos percentuais em relação ao ano de 2011.

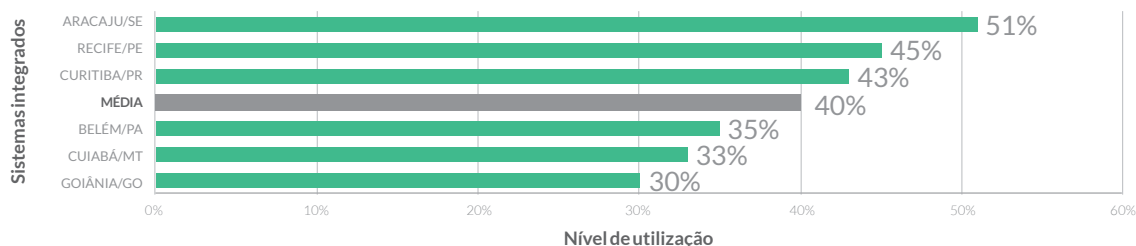


Figura 3. NÍVEL DE UTILIZAÇÃO DO VT NOS SISTEMAS MUNICIPAIS E INTERMUNICIPAIS METROPOLITANOS

As subseções seguintes descrevem as principais características da utilização do VT, sendo elas:

- evolução da relação passageiros transportados e vales-transporte vendidos ao longo dos anos;
- situação da comercialização;
- taxa de gerenciamento;
- terceirização da comercialização;
- prazo de validade;
- necessidade de complementação e troca após reajuste tarifário;
- tipo de material utilizado na confecção;
- prazo de reembolso;
- meios de aquisição;
- prazo de atendimento dos pedidos;
- meios de entrega;
- exigências para comercialização;
- existência da bilhetagem eletrônica nas cidades pesquisadas; e
- parcerias com as instituições públicas para aquisição do VT.

3.1. EVOLUÇÃO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS E DA QUANTIDADE DE VT VENDIDOS

A avaliação da evolução de passageiros transportados e da quantidade de vales vendidos considera os dados dos municípios de Belo Horizonte-MG, Fortaleza-CE, Porto Alegre-RS, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, Salvador-BA, Vitória-ES e Goiânia-GO, sendo que esse último também inclui os dados dos municípios pertencentes à Região Metropolitana.

O índice é calculado tendo por base o número de passageiros transportados e vales vendidos em 1997. Para isso, divide-se o total de passageiros transportados e de VT vendidos do ano atual pelas respectivas quantidades obtidas em 1997.

No ano de 2012, apenas a partir da análise dos oito sistemas de transporte público por ônibus citados anteriormente, nota-se que houve um aumento do número de passageiros transportados e da quantidade de vales vendidos em relação ao ano de 2011. Curiosamente, uma tendência oposta àquela verificada em relação às médias dos níveis de utilização dos sistemas municipais e intermunicipais metropolitanos, anteriormente analisados. Com essa recuperação, tais índices estão bem próximos de alcançarem os valores observados no início da pesquisa no ano 1997 e, desta forma, sinalizar para a retomada do crescimento verificado em 1998.

O aumento na quantidade de VT vendidos em 2012 foi de oito pontos percentuais, em relação ao ano de 2011. No mesmo período, a quantidade de passageiros transportados sofreu um acréscimo de 5 pontos percentuais³.

O número de passageiros transportados se manteve em torno dos 90 pontos de 2005 a 2007, acompanhado pela quantidade de VT vendidos. Em 2008 houve um descolamento dos índices com um aumento na quantidade de passageiros transporta-

dos e diminuição da quantidade de vales vendidos. A partir de 2010 houve uma reversão na tendência de queda da quantidade de vales vendidos e ambos os índices passaram a seguir a mesma tendência de alta, apesar da pequena queda observada em 2011. Em 2012 houve a manutenção da alta em ambos os índices, devido ao aumento da quantidade de passageiros transportados em sete das oito capitais consideradas e ao acréscimo da quantidade de vales vendidos principalmente em Belo Horizonte-MG e Recife-PE, como mostra a Figura 4.

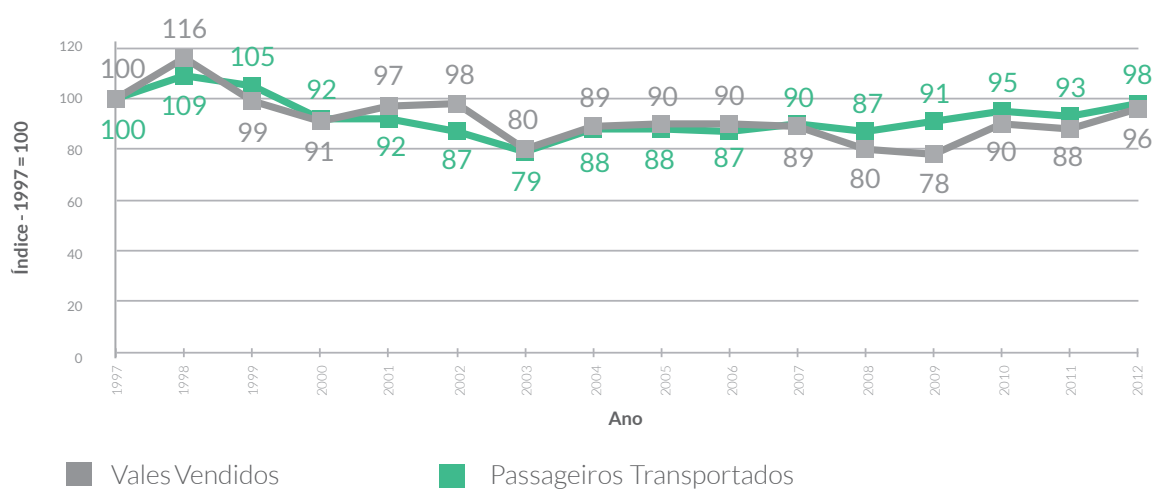


Figura 4. EVOLUÇÃO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS E DA QUANTIDADE DE VT VENDIDOS

3.2. SITUAÇÃO DA COMERCIALIZAÇÃO DO VT

As entidades patronais respondem por quase a totalidade da comercialização do VT nas capitais e principais sistemas de transporte público do Brasil, com 89% de participação nesse mercado. Órgãos de gestão e operadoras de transporte são responsáveis pela comercialização do VT em 7% e 4% dos sistemas, respectivamente, como pode ser vista na Figura 5.

Apenas em Brasília-DF e Curitiba-PR os órgãos gestores são responsáveis pela comercialização do VT. Isso permite uma constatação oportuna, pois

Brasília-DF possui o terceiro menor nível de utilização entre os sistemas municipais, fato que pode ser atribuído às dificuldades de gerenciamento da comercialização do benefício por parte do gestor de transporte, atividade que já se encontra amadurecida pelas entidades patronais nos sistemas onde a comercialização do benefício está sob sua responsabilidade. Em relação à Curitiba-PR, o órgão gestor do transporte público, a Urbanização de Curitiba S/A, possui destaque em nível nacional no que é pertinente às práticas de gerenciamento do

sistema de transporte, que tem reflexos positivos na comercialização do VT.

Ao comparar os resultados da comercialização com os valores obtidos nas pesquisas realiza-

das em 2010 e 2011 (NTU, 2011), nota-se uma tendência de aumento na comercialização feita por entidades patronais, que passou de 74% em 2010 para 80% em 2011 e atingiu os atuais 89% em 2012.

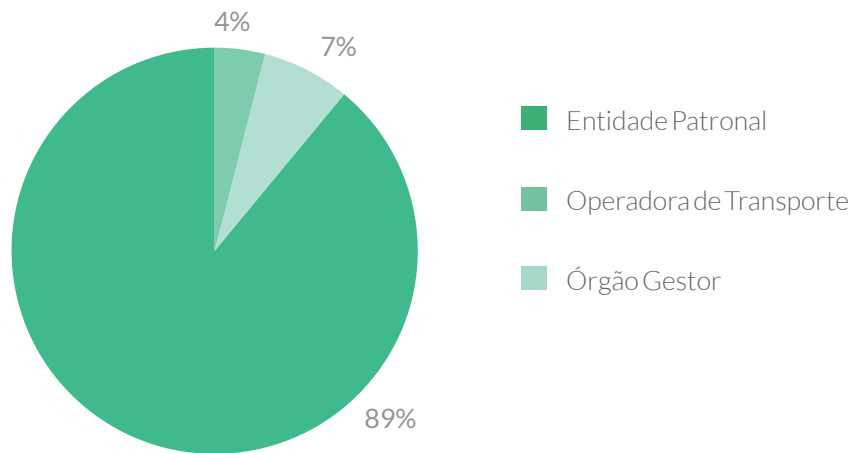


Figura 5. SITUAÇÃO DA COMERCIALIZAÇÃO DO VT

3.3. COBRANÇA DE TAXA PARA O GERENCIAMENTO DO VT

Em 70% dos sistemas analisados, as entidades responsáveis pela comercialização e gerenciamento do VT cobram taxas das empresas operadoras para realizar tais procedimentos. Desse total, 40% das entidades cobram taxas que vão de 1% a 5%. Em 11% dos sistemas, a taxa cobrada é variável. Taxas superiores a 5% correspondem a 8% dos casos, conforme observado na Figura 6.

O sistema municipal de Natal-RN e o sistema metropolitano de Goiânia-GO compõem o grupo que cobra taxas de gerenciamento superiores a 5%, sendo 7% e 8%, respectivamente. A cobrança da taxa nesses dois sistemas, elevada em relação aos demais sistemas, acaba por impactar negativamente no nível de utilização. Em Natal-RN, o nível de utilização foi de 36%, abaixo da média dos sistemas municipais, já em Goiânia-GO, onde a gestão é metropolitana, o nível de utilização foi o menor registrado, apenas 30%.

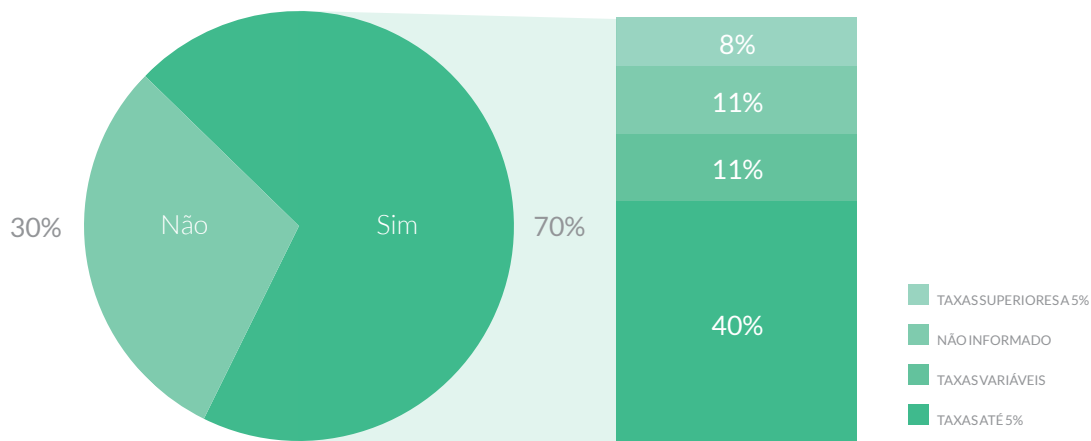


Figura 6. EXISTÊNCIA DE COBRANÇA DE TAXA

3.4. OVTE A TERCEIRIZAÇÃO DA COMERCIALIZAÇÃO

A terceirização da comercialização do VT é praticada por 36% das entidades que participaram da pesquisa (Figura 7). Esse percentual é inferior ao observado no ano de 2011, quando 38% das entidades terceirizavam a comercialização do VT, e mantém a tendência de redução da terceirização da comercialização.

No ano de 2012 é possível observar uma divisão igual entre os agentes de comercialização terceirizados, com 8% de participação de cada categoria. Houve também um aumento na participação da categoria 'outros', que passou de 7% para 12%.

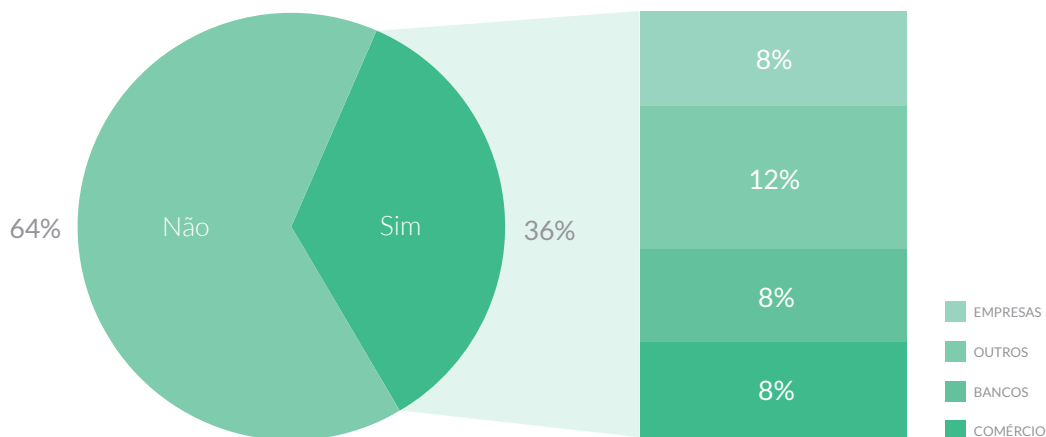


Figura 7. SITUAÇÃO DA TERCEIRIZAÇÃO DA COMERCIALIZAÇÃO DO VT

3.5. VALIDADE DO VT

Houve uma queda no número de sistemas em que o VT tem validade permanente. Em 2011, 62% dos sistemas tinham validade permanente para o VT, enquanto em 2012 esse percentual passou para 53% do total. Em 11% dos sistemas, o VT é válido até o re-

ajuste seguinte e em 36% dos casos existe um prazo de validade determinado. O prazo de validade mais comum é entre 2 e 6 meses, com 24% dos casos. Em 4% dos sistemas o VT pode ser utilizado até 60 dias após o reajuste, como pode ser visto na Figura 8⁴.

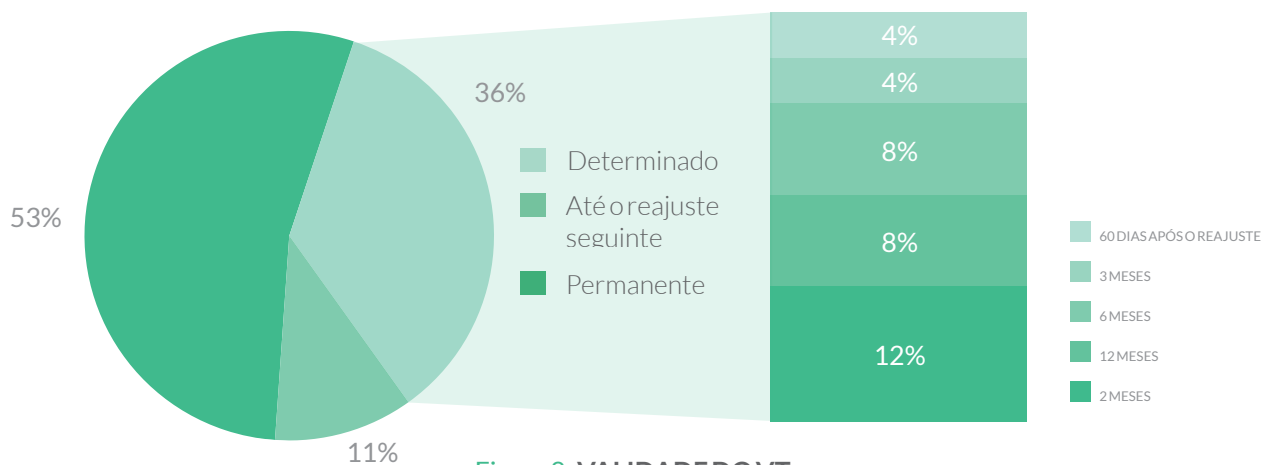


Figura 8. VALIDADE DO VT

3.6. OVTE A NECESSIDADE DE COMPLEMENTAÇÃO APÓS O REAJUSTE TARIFÁRIO

A pesquisa revela que todos os sistemas não necessitam de complementação do valor do VT após reajustes tarifários. Conforme apontado na Figura 9,

essa situação foi atingida pela primeira vez em 2012. Muito possivelmente, a bilhetagem eletrônica é um dos fatores que contribuiram para tal situação.

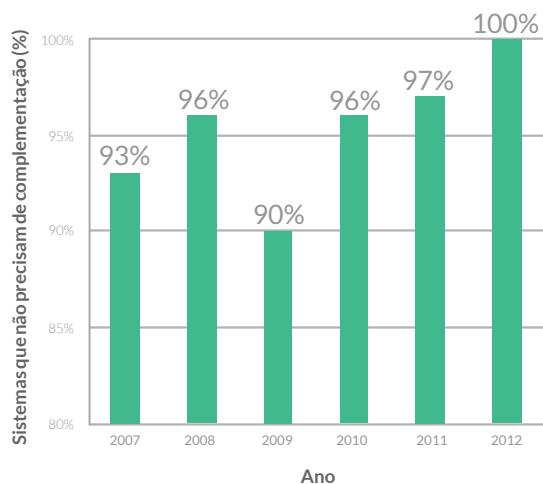


Figura 9. QUANTIDADE DE SISTEMAS QUE NÃO PRECISAM DE COMPLEMENTAÇÃO

3.7. A TROCA DO VT APÓS O REAJUSTE TARIFÁRIO

Foi mantida a tendência da não necessidade de troca do VT pelo benefício com o valor reajustado. De acordo com a Figura 10, em 89% dos sistemas pesquisados em 2012 não há necessidade de troca. Esse percentual representa um aumento de 16 pontos percentuais em relação ao ano de 2011.

A troca do VT com a necessidade de pagamento de complementação não existe mais entre os sistemas

pesquisados no ano de 2012. O número de sistemas que, para a troca do VT, exigiam o pagamento de complementação, já representava um percentual não tão significativo nos últimos anos. Por exemplo, em 2011, essa situação era observada em apenas 3% dos sistemas pesquisados. Em relação ao índice relativo a necessidade de troca, todavia, sem pagar a complementação, o percentual foi de 11% em 2012, o que representa uma redução de 6 pontos percentuais em relação a pesquisa de 2011.

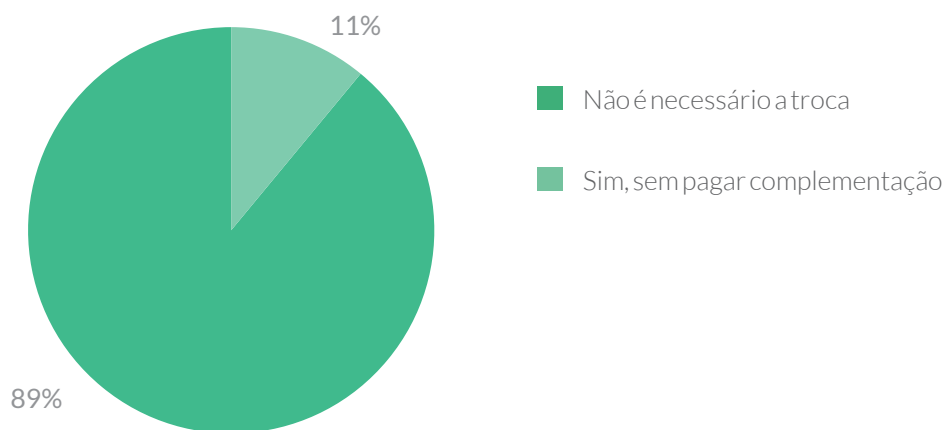


Figura 10. NECESSIDADE DE TROCA DO VT APÓS O REAJUSTE TARIFÁRIO

3.8. TIPO DO MATERIAL UTILIZADO NA CONFECÇÃO DO VT

Em relação ao material utilizado para confecção do VT o ano de 2012 foi o marco do início da utilização do *SmartCard* em 100% dos sistemas pesquisados. Conforme Figura 11, apenas em 11% dos sistemas o cartão de papel e o papel im-

presso, juntamente com o *SmartCard*, ainda permanecem sendo utilizados para disponibilização do benefício. Essa situação representa uma redução de 5 pontos percentuais em relação à pesquisa do ano de 2011.

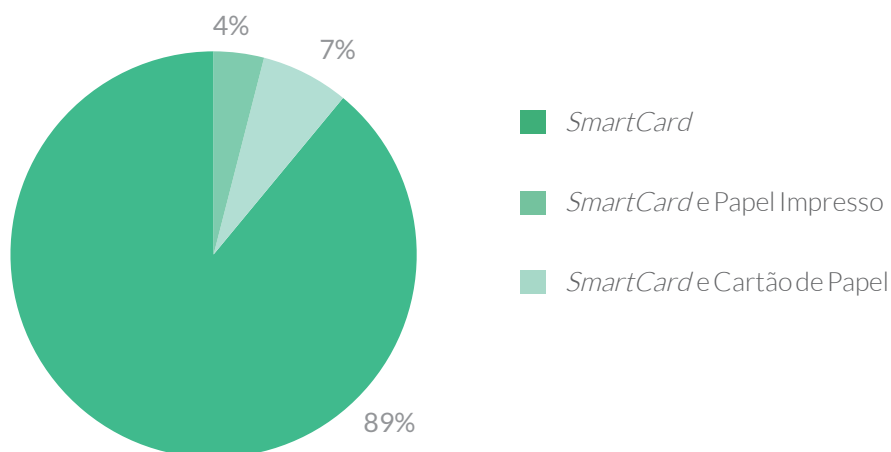


Figura 11. TIPO DE MATERIAL UTILIZADO PARA A CONFECÇÃO DO VT

3.9. O PRAZO PARA REEMBOLSO DO VT

A rapidez para reembolso do VT às empresas operadoras foi outra característica evidenciada pelos dados dos sistemas participantes. Em 2012, conforme Figura 12, 78% das entidades responsáveis pela comercialização do VT in-

formou que é possível conseguir reembolsar as empresas operadoras em um prazo de até 3 dias. Por outro lado, 43% dos sistemas pesquisados operacionalizam o reembolso já nas primeiras 24 horas.

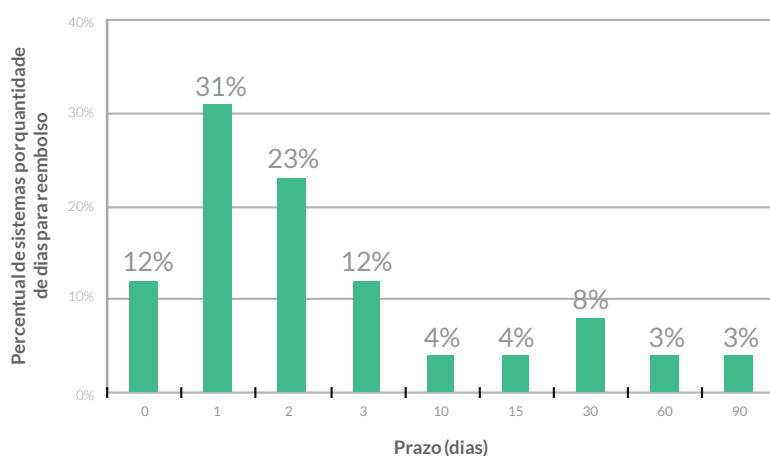


Figura 12. QUANTIDADE DE DIAS PARA REEMBOLSO DO VT

3.10. OS MEIOS DE AQUISIÇÃO DO VT

Entre os meios de aquisição do VT, a internet ainda se configura como o principal. Ela é disponibilizada como forma de aquisição em todos os sistemas pesquisados na pesquisa nacional de 2012, como indica a Figura 13. Houve uma redução de 13 pontos percentuais na quantidade de sistemas que utilizam apenas a internet (37%). Na última pesquisa esses sistemas representavam um percentual de 50%.

A pesquisa do ano de 2012 demonstrou que os postos de comercialização também possuem um atendimento representativo, que aumentou 18 pontos percentuais em relação ao ano de 2011. Constatou-se que em 59% do universo considerado, estes são disponibilizados como alternativa para aquisição do benefício pelos trabalhadores.

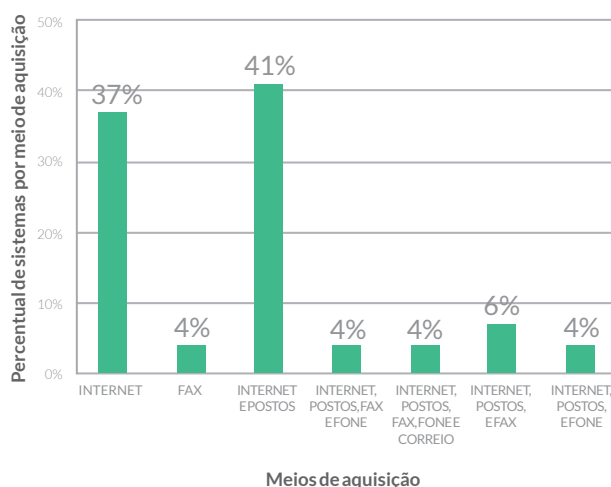


Figura 13. POSSÍVEIS MEIOS DE AQUISIÇÃO DO VT

3.11. PRAZO DE ATENDIMENTO DOS PEDIDOS DE VT

Em relação ao prazo de atendimento dos pedidos de VT, verifica-se um reflexo positivo, que é a rapidez de atendimento dos pedidos. Essa característica é resultado da implantação da bilhetagem eletrônica nos sistemas pesquisados, da modernização dos procedimentos implementados para solicitação e aquisição do benefício pelos empregadores, entre outros fatores.

No ano de 2012, de acordo com a Figura 14, 87% dos participantes da pesquisa nacional atende as solicitações em um prazo máximo de até 3 dias. O percentual representa um aumento de 14 pontos percentuais em relação ao último ano. Já 21% dos sistemas conseguem atender aos pedidos em até 24 horas, mesmo percentual verificado no ano anterior.

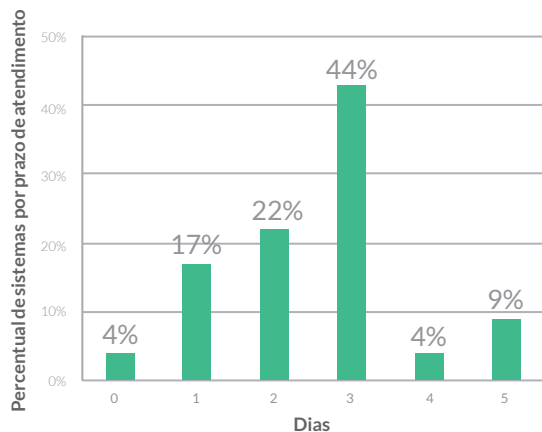


Figura 14. QUANTIDADE DE DIAS PARA ATENDIMENTO DOS PEDIDOS DE VT

3.12. POSSIBILIDADE E MEIOS DE ENTREGA DO VT

Houve uma redução do percentual de entidades que comercializam o VT e não realizam a entrega do benefício na sede do comprador. A redução foi de 7 pontos percentuais no ano de 2012 em relação à última pesquisa. De acordo com o histórico da pesquisa, o índice apresentava tendência de

crescimento nos últimos anos. Atualmente o índice é de 76%, conforme observado na Figura 15. No conjunto das entidades que realizam a entrega do VT, 12% do total dos sistemas pesquisados utilizam para realização de tal procedimento os Correios e as transportadoras de valores.

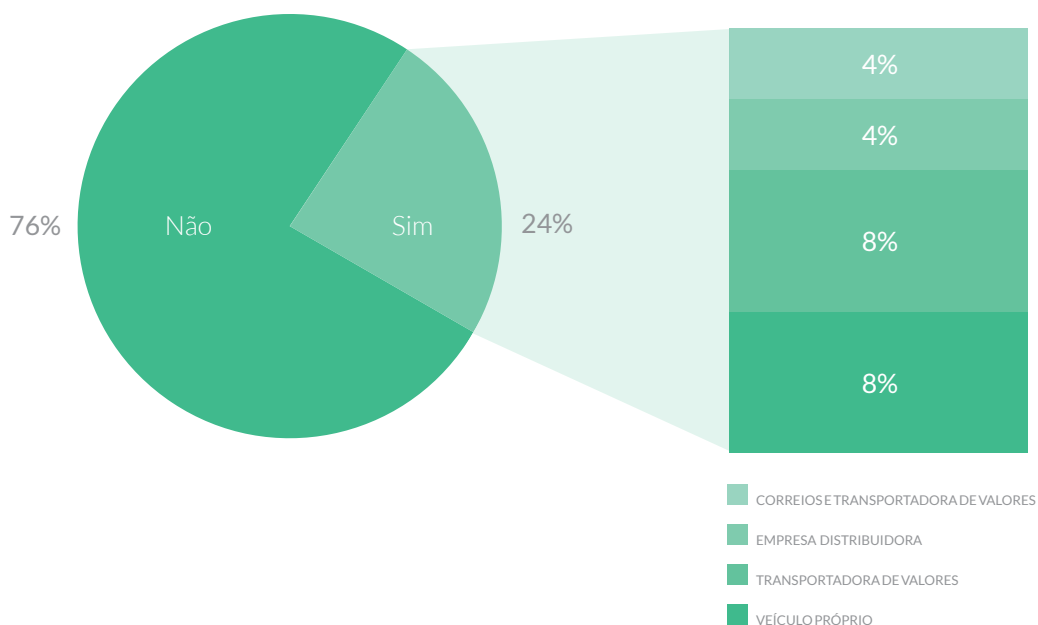


Figura 15. ENTREGA DO VT E OS MEIOS UTILIZADOS

3.13. EXIGÊNCIAS PARA A COMERCIALIZAÇÃO DO VT

A realização de cadastro continua em destaque entre as exigências para a comercialização do benefício. Houve um aumento de 14 pontos percentuais da exigência do cadastramento entre os sistemas pesquisados em relação ao ano de 2011. Ou seja, de acordo com os dados de 2012 apresentados na Figura 16, 97% dos sistemas pesquisados têm o cadastramento dos compradores como condição para aquisição do benefício. Desse universo, em 74% dos casos a realização do cadastro é a única exigência definida. Esse percentual

representa um aumento de 14 pontos percentuais em relação ao ano de 2011.

É interessante observar que essa exigência deverá contemplar a totalidade dos sistemas que participam da pesquisa nacional já no próximo ano. Essa característica significa maior controle das informações e dados referentes aos usuários. Outra exigência que se destaca é a necessidade de compra por pessoa jurídica, que é exigida concomitantemente com a realização de cadastro em 19% dos sistemas pesquisados.

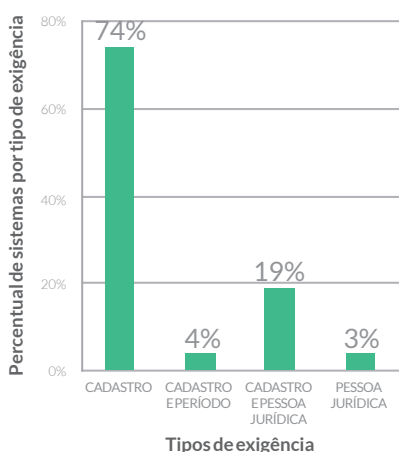


Figura 16. TIPOS DE EXIGÊNCIAS PARA A COMERCIALIZAÇÃO DO VT

3.14. EXISTÊNCIA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA NAS CIDADES PESQUISADAS

Conforme esperado, a existência de bilhetagem eletrônica nas cidades pesquisadas manteve o índice de 100% alcançado no ano de 2011, conforme Figura 17. Desde o início do levantamento dessa informação, no ano 2000, o percentual de sistemas pesquisados que implantaram sistemas de comercialização de créditos eletrônicos apresentou aumento. A partir do ano de 2008, essa representatividade já contemplava 86% dos sistemas, o que demonstra a gradual

eliminação do cartão de papel e papel impresso como forma de pagamento.

A adoção da bilhetagem eletrônica por todos os sistemas pesquisados é um indicativo da modernização do setor de transporte público. Nesse contexto, a bilhetagem eletrônica tem papel fundamental e, além disso, é o principal fator responsável pela redução dos custos das empresas para a aquisição dos benefícios para seus empregados.

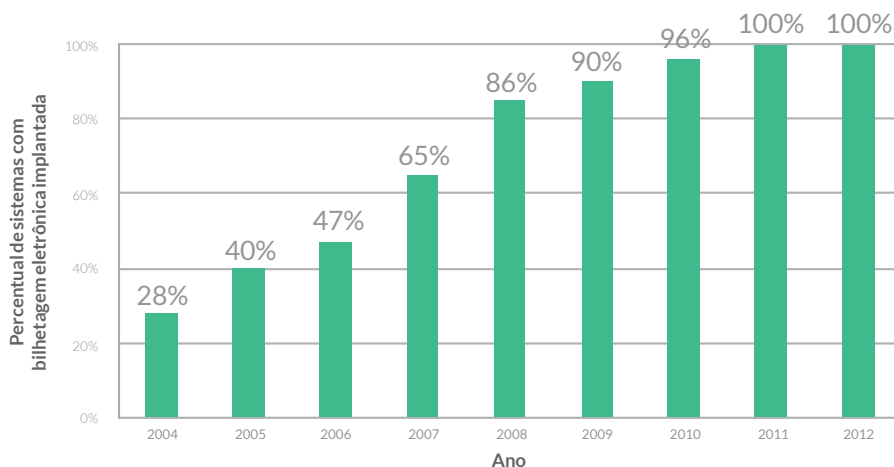
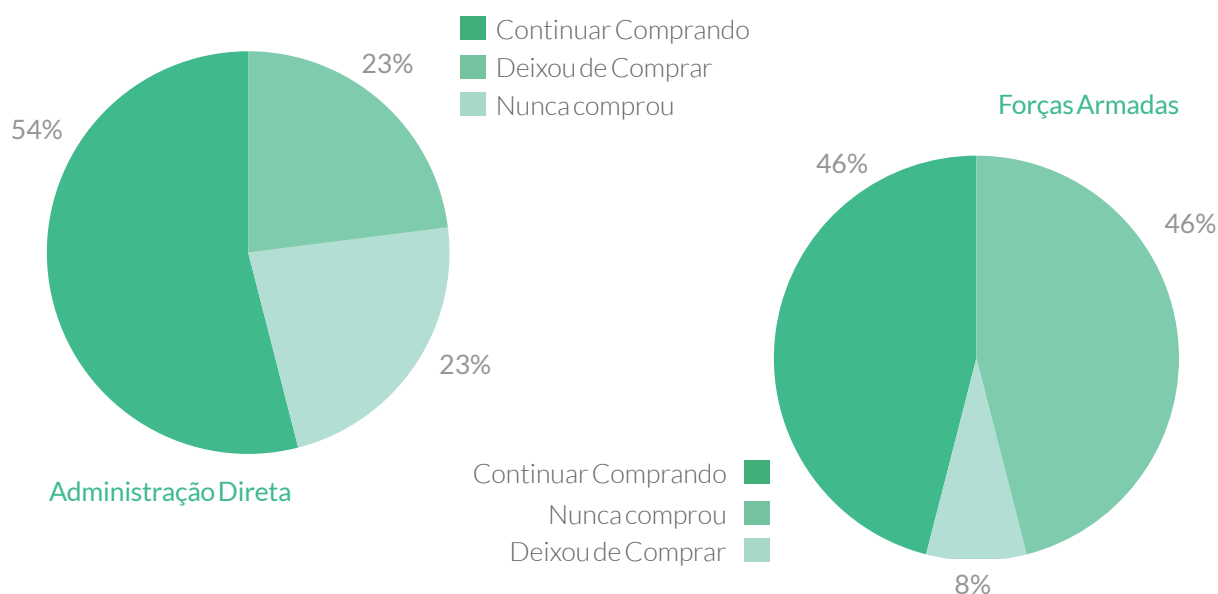


Figura 17. EVOLUÇÃO DA QUANTIDADE DE SISTEMAS COM BILHETAGEM ELETRÔNICA IMPLANTADA

3.15. AQUISIÇÃO DO VT PELAS INSTITUIÇÕES FEDERAIS, ESTADUAIS E MUNICIPAIS

A compra do VT pelas instituições públicas confirmou um elevado percentual de continuidade em todos os níveis analisados, principalmente na esfera municipal. Por outro lado, nos três níveis pesquisados, a análise identificou um percentual elevado de instituições ligadas à administração direta que deixaram de adquirir o VT para os empregados. Entre as instituições públicas que nunca compraram o VT, destaca-se o percentual registrado na

categoria forças armadas (nível federal) e os bancos estaduais. Um aspecto interessante e merecedor de inserção na análise da pesquisa 2012 do vale-transporte é a aquisição do benefício pelo poder público e autarquias federais, como a administração direta, o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal, as Forças Armadas, além das escolas e universidades. A Figura 18 apresenta a situação de compra do VT pelas instituições federais. Pode-se destacar:



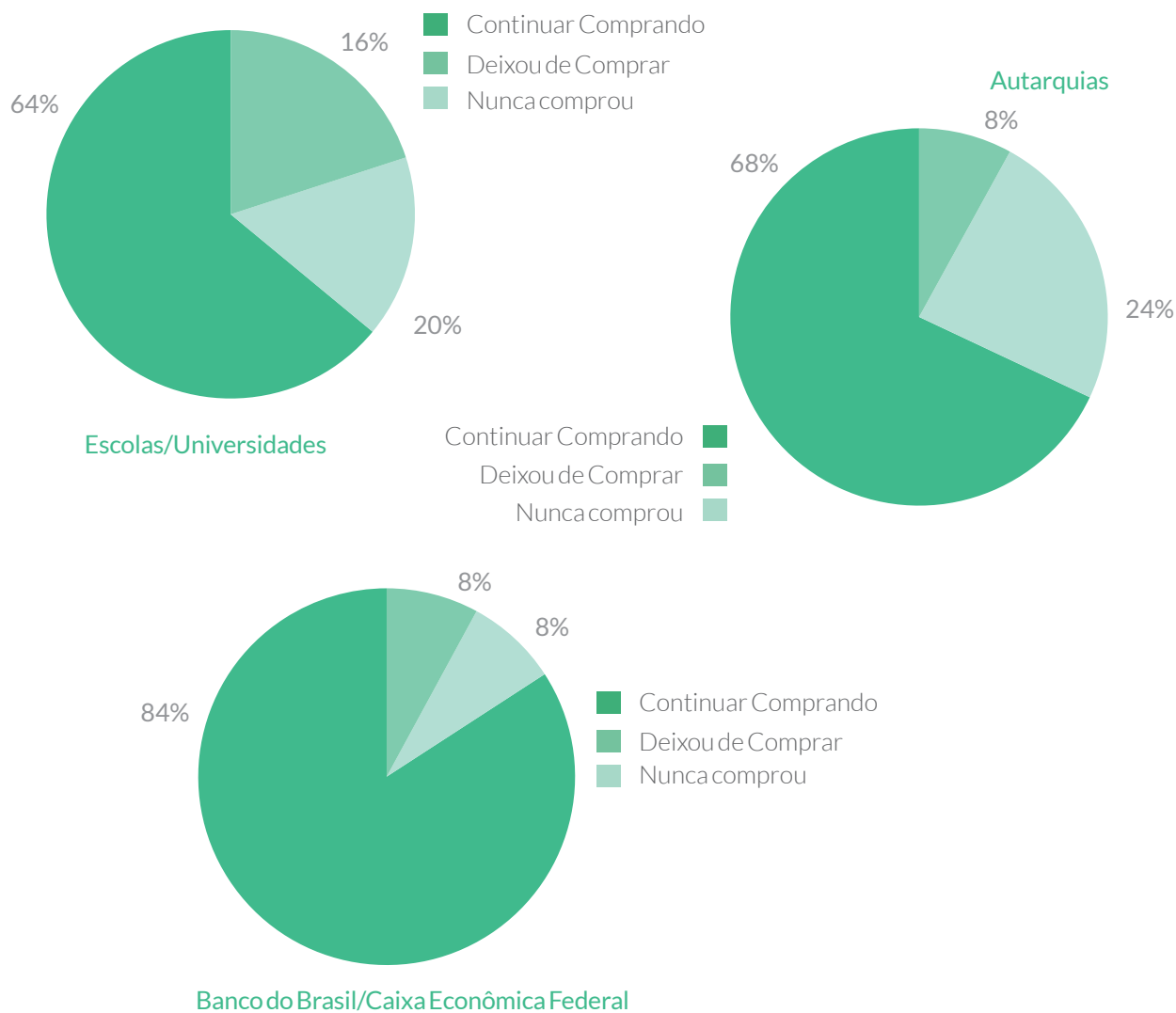


Figura 18. COMPRA DE VT PELAS INSTITUIÇÕES FEDERAIS

- **Instituições federais que mantiveram a compra do VT** – Em 2012 o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal apresentaram um alto nível de participação na compra de VT, com compras realizadas em 84% dos sistemas pesquisados. As autarquias, as escolas e universidades aparecem na sequência, com compras de VT em 68% e 64% dos sistemas, respectivamente. As instituições ligadas à administração direta (54%) e as Forças Armadas (46%) apresentaram a menor participação na compra de VT, assim como no ano passado.
- **Instituições federais que deixaram de comprar o VT** – Entre as instituições federais que deixaram de comprar o VT, merecem

destaques os órgãos da administração direta (23%) e as escolas e universidades (16%). As Forças Armadas, autarquias e bancos federais que deixaram de comprar o VT apresentaram uma representatividade de 8% dos sistemas pesquisados cada.

- **Instituições federais que nunca compraram o VT** – Em 46% dos sistemas pesquisados, foi declarado que as Forças Armadas nunca adquiriram o VT. Autarquias, administração direta e escolas nunca efetuaram a compra do VT em, respectivamente, 24%, 23% e 20% dos sistemas. O Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal nunca adquiriram o VT em 8% do universo pesquisado.

A análise da aquisição do vale-transporte pelas instituições estaduais nos sistemas pesquisados também foi realizada. As instituições analisadas

são aquelas pertencentes à administração direta, as escolas, as empresas e bancos estaduais, conforme Figura 19. Pode-se destacar:

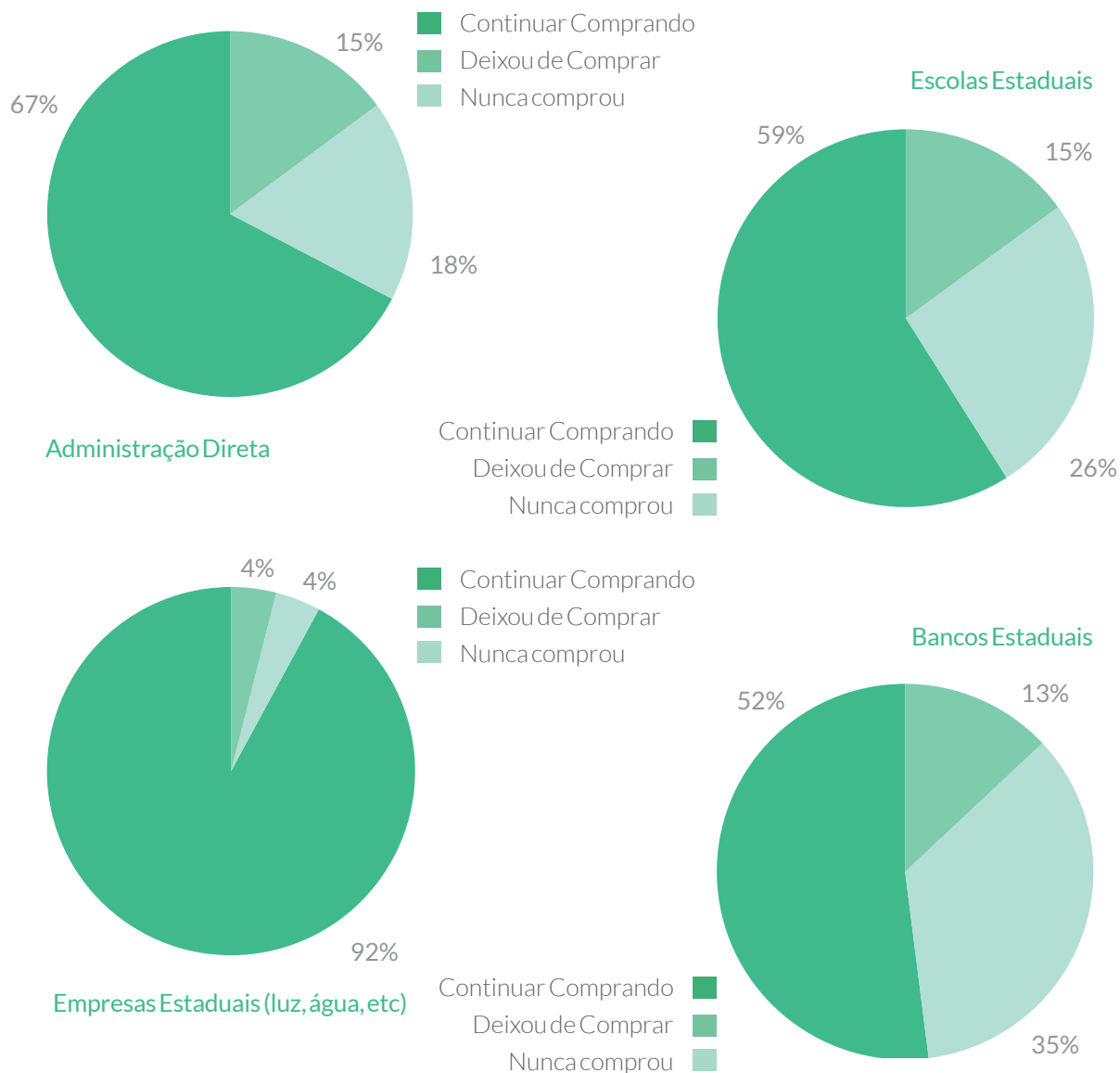


Figura 19. COMPRA DE VT PELAS INSTITUIÇÕES ESTADUAIS

- **Instituições estaduais que mantiveram a compra do VT** - Entre as instituições estaduais, é significativa a quantidade de sistemas em que as empresas continuaram comprando VT em 2012, com 92% dos casos. Em 67% dos sistemas a administração direta continua adquirindo o VT, seguido pelas escolas estaduais (59%) e os bancos estaduais (52%).
- **Instituições estaduais que deixaram de comprar o VT** - Todas as classes de instituições estaduais analisadas registram percentual de renúncia à compra do benefício. Os percentuais obtidos são: 15% nas escolas estaduais e instituições ligadas à administração direta, 13% para os bancos estaduais e apenas 4% entre as empresas estaduais.

► **Instituições estaduais que nunca compraram**

o VT - Os resultados da pesquisa revelaram que, entre os sistemas pesquisados, em 35% dos casos os bancos estaduais nunca compraram o VT. Tal percentual é de 26% para as escolas estaduais, 18% para administração direta e 4% para as empresas do estado.

Os índices de aquisição do VT pelas instituições municipais ratificam a relevância do benefício para as entidades ligadas à esfera do município. Conforme apontado pela Figura 20, a penetração do VT na administração direta, assim como nas empresas e também escolas, segue o mesmo aspecto identificado nas esferas estaduais e federais.

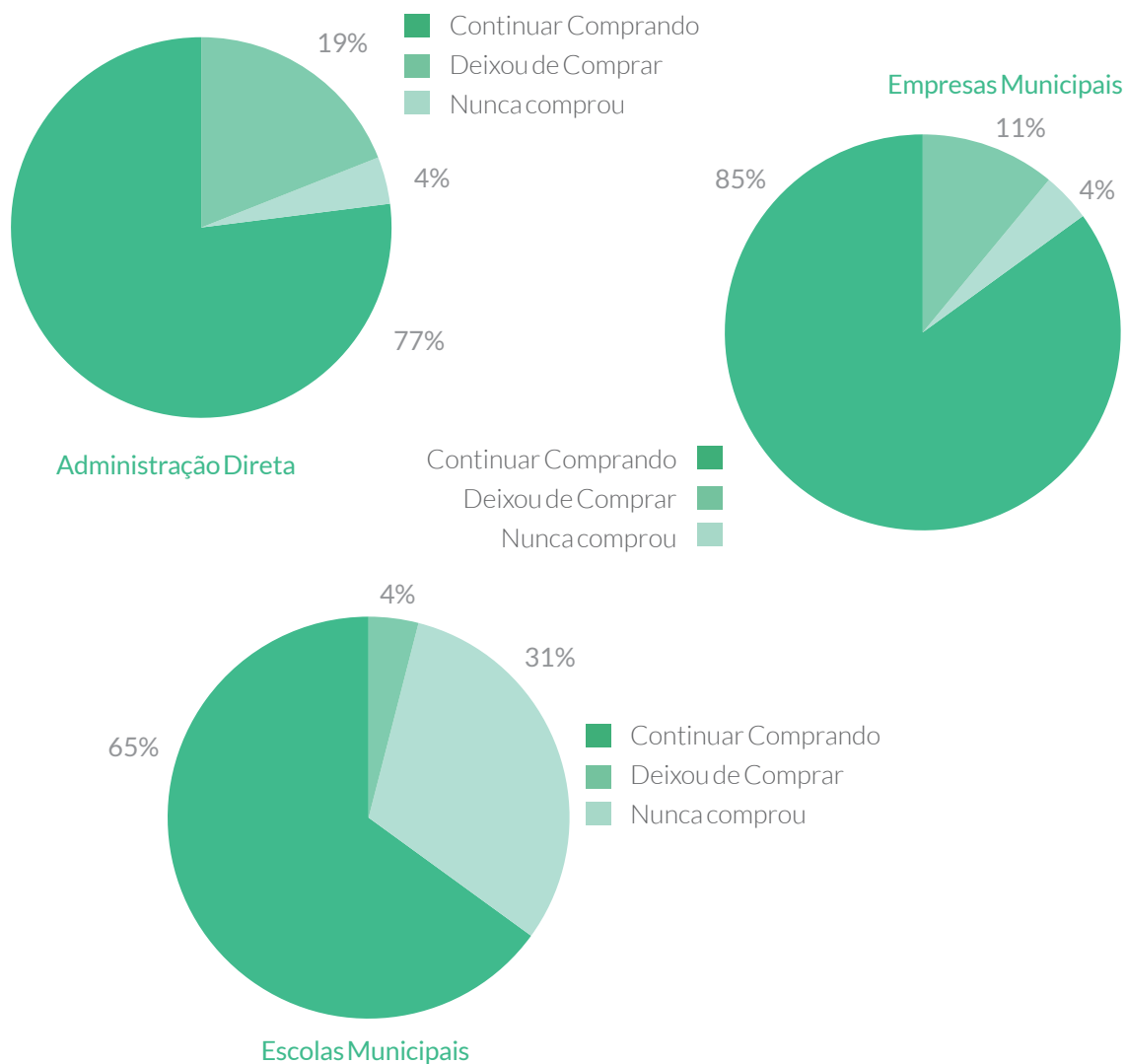


Figura 20. COMPRA DE VT PELAS INSTITUIÇÕES MUNICIPAIS

► **Instituições municipais que mantiveram a**

compra do VT - O percentual de instituições municipais que mantêm a compra do benefício é bastante representativo, assim como o índice identificado no ano de 2011. A admi-

nistração direta, empresas e escolas registraram índices de compra de 77%, 85% e 65%, respectivamente. Os percentuais apontam que o indicador em análise possui uma média de 75%, significativa para o setor.

- ▶ **Instituições municipais que deixaram de comprar o VT** – Em relação às instituições que deixaram de comprar o benefício, houve um pequeno aumento no percentual das empresas municipais, de 7% em 2011 para 11% nesta pesquisa de 2012. A administração direta e as escolas municipais registraram os mesmos percentuais do ano de 2011, 19% e 4%, respectivamente. Este cenário evidencia um aumento de aproximadamente 1,3% da média registrada das instituições analisadas que deixaram de adquirir o benefício.
- ▶ **Instituições municipais que nunca compraram o VT** – No ano de 2012 a média registrada entre as instituições municipais que nunca compraram o VT foi de 13%. Esse resultado é apenas 0,7% superior à média da pesquisa do ano de 2011. Entre as instituições da administração direta o percentual manteve-se inalterado (4%). As alterações foram constatadas para as empresas municipais, com redução de 7% em 2011 para 4% em 2012. Já em relação às escolas municipais o percentual subiu 5 pontos percentuais.

NOTAS

- 1.** Na Pesquisa Nacional do Vale-Transporte 2011 o nível de utilização de 28% foi registrado erroneamente para São Paulo-SP. Após revisão dos dados enviados à época, verificou-se que o nível de utilização do VT correto para a cidade de São Paulo-SP no ano de 2011 é de 14%.
- 2.** O nível de utilização do VT para a cidade de Teresina-PI na Pesquisa Nacional do Vale-Transporte 2011 foi informado incorretamente. Após a revisão dos dados, foi identificado que o verdadeiro nível é de 55%.
- 3.** O índice referente aos passageiros transportados (91) publicado na Pesquisa Vale- Transporte 2011 não está correto. Na verdade, o índice de passageiros transportados do ano de 2011 é de 93, conforme apontado na Figura 4 do relatório atual. Também a legenda da Figura 4 da edição da Pesquisa Vale-Transporte de 2011 está invertida, ou seja, onde se lê 'vales vendidos', favor considerar 'passageiros transportados' e vice-versa.
- 4.** Na Figura 8 da publicação da Pesquisa Nacional do Vale-Transporte 2011 a indicação do percentual de sistemas em que o VT tem validade permanente foi invertida em relação aos sistemas que possuem o prazo de validade determinado.

4

4. ANÁLISE DOS RESULTADOS

Os resultados obtidos com a pesquisa nacional do VT no ano de 2012 ratificam a importância do benefício para os usuários e para o setor de transporte público de passageiros. Os índices de utilização, alcançados pelas cidades que enviaram os dados dos sistemas e as respectivas abrangências, resultaram em percentuais de utilização médios similares aos verificados na pesquisa anterior.

Apesar da estabilidade dos valores observados, a utilização do VT ainda está aquém do potencial. Mesmo com a modernização e alteração dos padrões de comercialização do benefício, promovida nos últimos anos, principalmente devido à inserção de tecnologia, não se observa recuperação que sinalize para o alcance de níveis de utilização conforme aqueles registrados no início da última década. Dessa forma, ainda observa-se índices de utilização abaixo do patamar de 50% dos passageiros transportados.

Contudo, é evidente que existe potencial para aumentar a participação dos usuários do VT no total de passageiros transportados e, consequentemente, dos níveis de utilização do benefício nos sistemas pesquisados. Tais conquistas já são percebidas enquanto resultados da inserção do vale-transporte eletrônico e de todo o conjunto de vantagens advindos da incorporação da tecnologia.

Em relação ao levantamento dos índices de utilização do VT, pode-se destacar:

- **Sistemas municipais:** Palmas-TO atingiu o maior nível de utilização entre os sistemas municipais, 78%. Houve um aumento de 16 pontos percentuais em relação ao ano de 2011. Com o crescimento registrado, o sistema ocupa o primeiro lugar da categoria dos sistemas municipais, mesma colocação ocupada no ano de 2011, todavia com 62% de
 - nível de utilização. Outro destaque positivo foi Belo Horizonte-MG com 64% de utilização do VT, 14 pontos percentuais superiores ao último levantamento.
 - **Sistemas intermunicipais metropolitanos:** Foi verificado um aumento da média de utilização em 4 pontos percentuais entre os sistemas metropolitanos. Belo Horizonte-MG, assim como na categoria dos sistemas municipais, obteve destaque com um nível de utilização de 56%.
 - **Sistemas municipais e intermunicipais metropolitanos:** Nesta categoria Aracaju-SE conseguiu manter o maior nível de utilização com o mesmo percentual do ano anterior, 51%. Os sistemas de Curitiba-PR e Recife-PE também registraram índices acima da média da categoria, 43% e 45% respectivamente.
- Novamente foi atestada uma considerável variabilidade da utilização do VT entre os sistemas pesquisados. A dificuldade de identificação de uma tendência deve-se principalmente às várias características envolvidas no processo de comercialização do benefício, que variam de acordo com as particularidades existentes em cada sistema pesquisado.
- Os principais destaques da pesquisa nacional do VT 2012 foram:
- Aumento da quantidade de vales vendidos e passageiros transportados, 8 e 5 pontos respectivamente (situação verificada apenas nos sistemas das oito capitais que compõem essa análise).
 - Expansão da comercialização do benefício pelas entidades patronais, de 80% para 89%.

- ▶ A não necessidade de complementação do valor do VT após reajuste alcançou 100% dos sistemas pesquisados.
- ▶ Os *SmartCards* têm sido utilizados como material para confecção do benefício por todos os sistemas pesquisados, sendo que em 89% dos casos, o *SmartCard* é o material exclusivo.
- ▶ Dos sistemas pesquisados, 87% consegue atender aos pedidos de VT em um prazo máximo de até 3 dias, um crescimento de 14 pontos percentuais em relação ao ano anterior.
- ▶ A manutenção do índice de 100% da utilização da bilhetagem eletrônica empregada nos sistemas pesquisados.

5. CONCLUSÕES

A partir de todo o material produzido, a NTU sente-se confortável para afirmar que a utilização do VT construiu uma história de sucesso. O VT tornou-se imprescindível para garantir ao trabalhador acesso aos seus postos de trabalho e, assim, tem papel decisivo na economia do país. Entretanto, a NTU também é responsável, diante de todo o conhecimento produzido e acumulado, por alertar que o momento é oportuno para chamar a atenção aos desafios que se apresentam para garantir a manutenção dos atuais níveis de utilização do benefício. Desde a publicação da primeira pesquisa nacional, foi registrada uma queda de 9% na média do nível de utilização nacional.

Essa redução é no mínimo desafiadora. As informações da pesquisa nacional do VT permitem constatar que houve uma significativa evolução da comercialização do benefício. Várias foram as facilidades implementadas para aquisição do VT, proporcionadas principalmente pela implantação dos sistemas de bilhetagem eletrônica. O processo de comercialização foi desburocratizado, assim como a aquisição e utilização por parte dos usuários. Contudo, as inovações implementadas não foram efetivas no sentido de contribuir para o aumento da utilização do VT ao longo dos anos. Essa utilização também foi reduzida por alguns desafios ainda enfrentados, sendo que o de maior destaque é a decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) que estipulou que o pagamento do VT pode ser realizado em espécie. Segundo decisão do STF, mesmo o benefício sendo repassado em dinheiro aos empregados pelos empregadores, o valor continua sendo vale-transporte e, desta forma, não pode ser tributado, pois não tem natureza salarial e não se incorpora à remuneração para nenhum efeito.

Neste momento, é imprescindível conciliar projetos estruturantes de transporte público, que o

priorizem em detrimento do transporte individual motorizado, como alternativa de enfrentamento do crescente mercado de fretamentos voltados para o transporte dos trabalhadores para as empresas. O entendimento das causas das disparidades verificadas entre os níveis de utilização do VT nos sistemas pesquisados também se faz necessário. Isso permitirá que boas práticas identificadas possam ser reproduzidas em sistemas que registram baixos níveis de utilização.

Os destaques apresentados na pesquisa nacional 2012 do Vale-Transporte indicam que o processo de comercialização está em contínua evolução. A incorporação da tecnologia tem-se expandido e fortalecido cada vez mais o benefício que já se encontra consolidado como o principal responsável pelo deslocamento dos trabalhadores no país, com representatividade significativa no total de passageiros transportados nos sistemas pesquisados.

A recuperação do nível de utilização do VT sinaliza que os avanços tecnológicos incorporados à comercialização têm contribuído para o aumento das vendas, característica identificada principalmente desde o ano de 2009. Esse pode ser considerado o resultado mais significativo da inserção da bilhetagem eletrônica após os estágios de implantação, acompanhamento, desenvolvimento e adequação da tecnologia. Outro ponto merecedor de destaque é o surgimento de produtos a partir da implantação da bilhetagem eletrônica. Destacam-se nesse contexto, o Bilhete Único da cidade de São Paulo-SP, que substituiu, em alguns casos, o VT; além da inserção de sistemas integrados de forma temporal e/ou tarifária, sendo essa integração modal ou intermodal, o que possibilita aos usuários alternativas de organização de seus deslocamentos.

Os resultados positivos verificados pelo acompanhamento dos indicadores monitorados pela pesquisa nacional é consequência principalmente de dois fatores: o desenvolvimento de projetos, viabilizado pelos fornecedores de tecnologia, e a implantação desses viabilizada principalmente pelo setor empresarial. Cabe aos demais agentes envolvidos concentrar esforços para um maior fortalecimento do benefício.

Nessa perspectiva, o poder público deve criar mecanismos que facilitem a adoção das novas tecnologias por parte dos operadores, sem que ocorra reajuste substancial dos valores tarifários praticados e, conseqüentemente, a migração do transporte público para o individual e a redução da demanda. Os órgãos gestores devem melhorar a operação dos sistemas sob suas responsabilidades por meio da priorização do transporte público nos sistemas viários, para que com a fidelização do usuário seja possível ocorrer o aumento da demanda.

Com a adoção dessas iniciativas, conseguiríamos não apenas o fortalecimento do benefício, mas também uma maior inclusão social ao criar condições favoráveis e facilitadoras para os deslocamentos dos usuários do VT. A disponibilização do VT aos trabalhadores garante que o deslocamento casa-trabalho-casa seja realizado com a utilização do benefício, o que garante o não comprometimento da sua renda com outras finalidades que poderiam implicar em custos sociais.

6. REFERÊNCIAS

ANTP - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. (2010) Sistema de Informações da Mobilidade Urbana.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (2009) Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD).

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (2010) Sinopse do Censo Demográfico 2010; ISBN: 978-85-240-4187-7.

IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (2003) Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas (versão preliminar). Brasília/DF.

NTU – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (2009) Pesquisa Anual Vale-Transporte 2009. Brasília/DF.

NTU – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (2010) Pesquisa Anual Vale-Transporte 2010. Brasília/DF.

NTU – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (2011) Pesquisa Anual Vale-Transporte 2011. Brasília/DF.

7. FICHA TÉCNICA

PESQUISA NACIONAL DO VALE-TRANSPORTE 2012

EQUIPE RESPONSÁVEL

Alice Osório
Arthur Oliveira
Emanuella Mendonça
Luciara Vilaça Vieira
Matteus Freitas
Melissa Brito Spindola
Renata Nobre da Silva

Otávio Vieira da Cunha Filho
PRESIDENTE DA DIRETORIA EXECUTIVA

Marcos Bicalho dos Santos
DIRETOR ADMINISTRATIVO E INSTITUCIONAL

André Dantas
DIRETOR TÉCNICO

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO

Duo Design

IMPRESSÃO

Gráfica Executiva.

DIRETORIA NTU

Biênio 2013-2015

CONSELHO DIRETOR

Eurico Divon Galhardi/Rio de Janeiro
PRESIDENTE

João Carlos Vieira de Souza/São Paulo
VICE-PRESIDENTE

REGIÃO CENTRO-OESTE

Edmundo de Carvalho Pinheiro (GO) - titular
Ricardo Caixeta Ribeiro (MT) - suplente

REGIÃO NORDESTE

Dimas Humberto Silva Barreira (CE) - titular
Mário Jatahy de Albuquerque Júnior (CE) - suplente
Luiz Fernando Bandeira de Mello (PE) - titular
Paulo Fernando Chaves Júnior (PE) - suplente

REGIÃO SUDESTE

Albert Andrade (MG) - titular
Wilson Reis Couto (MG) - suplente
Eurico Divon Galhardi (RJ) - titular - presidente do Conselho Diretor
Narciso Gonçalves dos Santos (RJ) - suplente
Lélis Marcos Teixeira (RJ) - titular
Francisco José Gavinho Geraldo (RJ) - suplente
João Carlos Vieira de Souza (SP) - titular - vice-presidente do Conselho Diretor
Júlio Luiz Marques (SP) - suplente
João Antonio Setti Braga (SP) - titular
Mauro Artur Herszkowicz (SP) - suplente

REGIÃO SUL

Ilo Pedro Menta (RS) - titular
Enio Roberto Dias dos Reis (RS) - suplente

CONSELHO FISCAL

Paulo Fernandes Gomes (PA) - titular
Heloísio Lopes (BA) - titular
Haroldo Isaak (PR) - titular
Ana Carolina Dias Medeiros de Souza (MA) - suplente
Jacob Barata Filho (RJ) - suplente
José Roberto Iasbek Felício (SP) - suplente

DIRETORIA EXECUTIVA

Otávio Vieira da Cunha Filho
PRESIDENTE

Marcos Bicalho dos Santos
DIRETOR ADMINISTRATIVO E INSTITUCIONAL

André Dantas
DIRETOR TÉCNICO

ANEXO I. FORMULÁRIO DE PESQUISA (CONTINUA)



REDE DE INFORMAÇÕES ESTRATÉGICAS

VALE-TRANSPORTE

Pesquisa disponível desde Maio/2012

SAUS Quadra 1 - Bloco J - Edifício CNT - Ala A - 9º Andar - CEP 70070-944 - Brasília-DF - Telefone: (61) 2103-9293 - Fax: (61) 2103-9260

Os campos marcados com "asterisco" são de preenchimento obrigatório.

1. MUNICÍPIO *			UF *		
2. OS DADOS SE REFEREM AO *					
<input type="checkbox"/> Sistema Municipal		<input type="checkbox"/> Sistema Intermunicipal Metropolitano		<input type="checkbox"/> Sistema Municipal e Intermunicipal Metropolitano	
3. INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELAS INFORMAÇÕES *					
4. QUAL A ENTIDADE QUE COMERCIALIZA O VALE-TRANSPORTE DAS LINHAS DO SISTEMA?					
Entidade: *					
Endereço: *					
Cidade: *			UF: *		CEP: *
DDD/Telefone: *			DDD/Fax: *		
Site: *			E-mail: *		
Nome do principal dirigente: *			Cargo: *		
5. A entidade que gerencia a comercialização do vale-transporte é:					
<input type="checkbox"/> Entidade patronal		<input type="checkbox"/> Operadora de transporte		<input type="checkbox"/> Órgão de gestão	
<input type="checkbox"/> Outra. Especifique:					
6. A entidade é:					
<input type="checkbox"/> Privada		<input type="checkbox"/> Pública			
7. A ENTIDADE QUE GERENCIA A COMERCIALIZAÇÃO DO VALE-TRANSPORTE COBRA ALGUMA TAXA DAS EMPRESAS OPERADORAS PARA REALIZAR O SERVIÇO?					
<input type="checkbox"/> Sim		Quanto?		Especifique?	
<input type="checkbox"/> Não					
8. A) HÁ TERCEIRIZAÇÃO DA VENDA DO VALE-TRANSPORTE?					
<input type="checkbox"/> Sim		<input type="checkbox"/> Não			
B) QUAL O TIPO DE INSTITUIÇÃO QUE TERCEIRIZA A VENDA DO VT?					
<input type="checkbox"/> Banco ou instituição financeira		<input type="checkbox"/> Empresas especializadas em embalagem e distribuição			
<input type="checkbox"/> Comércio varejista		<input type="checkbox"/> Outro. Qual?			
C) QUAL A TAXA COBRADA?					
9. QUANTOS PASSAGEIROS TOTAIS (CATRACADOS) E PAGANTES EQUIVALENTES FORAM TRANSPORTADOS PELAS LINHAS DE ÔNIBUS DO SISTEMA, DURANTE O MÊS DE MARÇO DESTE ANO?					
Total de passageiros (catracados):			Total de passageiros equivalentes:		
10. QUANTOS VALES-TRANSPORTE FORAM RESGATADOS NO MÊS DE MARÇO DESTE ANO NO SISTEMA? (Anotar apenas a quantidade total).					
11. QUANTOS VALES-TRANSPORTE FORAM VENDIDOS NO MÊS DE MARÇO DESTE ANO NO SISTEMA?					
12. EXISTE PRAZO PARA PAGAMENTO NA COMPRA DO VALE?					
<input type="checkbox"/> Sim		Qual?		<input type="checkbox"/> Não	
13. QUAL O PRAZO DE VALIDADE DOS VALES-TRANSPORTE VENDIDOS ATUALMENTE?					
<input type="checkbox"/> Determinado:		meses			
<input type="checkbox"/> Permanente		<input type="checkbox"/> Até o reajuste seguinte		<input type="checkbox"/> Outro. Especifique:	
14. NO CASO DE REAJUSTE TARIFÁRIO, O USUÁRIO PAGA COMPLEMENTAÇÃO EM DINHEIRO NO ÔNIBUS?					
<input type="checkbox"/> Sim		<input type="checkbox"/> Não			
15. NO CASO DE REAJUSTE TARIFÁRIO, OS VALES-TRANSPORTE EM PODER DO USUÁRIO PODEM SER TROCADOS POR OUTROS DE VALOR ATUALIZADO?					
<input type="checkbox"/> Sim, SEM pagar complementação		<input type="checkbox"/> Sim, PAGANDO complementação no ato da troca		<input type="checkbox"/> Não	
16. QUAL É O MATERIAL UTILIZADO NA CONFECÇÃO DO VALE-TRANSPORTE?					
<input type="checkbox"/> Papel impresso		<input type="checkbox"/> Ficha plástica			
<input type="checkbox"/> Ficha metálica		<input type="checkbox"/> Bilhete ou cartão magnético de papel		<input type="checkbox"/> Bilhete ou cartão magnético de plástico	
<input type="checkbox"/> Smartcard		<input type="checkbox"/> Outro. Especifique:			
17. QUAL É O PRAZO MÁXIMO PARA REEMBOLSO (REMISSÃO) DOS VALES-TRANSPORTE APRESENTADOS PELAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS?					
					dias.

Essa pesquisa também pode ser preenchida no site da NTU, na área fechada do site - INTRANET, na seção Rede de Informações Estratégicas

ANEXO I. FORMULÁRIO DE PESQUISA (CONTINUAÇÃO)



REDE DE INFORMAÇÕES ESTRATÉGICAS

VALE-TRANSPORTE

Pesquisa disponível desde Maio/2012

SAUS Quadra 1 - Bloco J - Edifício CNT - Ala A - 9º Andar - CEP 70070-944 - Brasília-DF - Telefone: (61) 2103-9293 - Fax: (61) 2103-9260

Os campos marcados com "asterisco" são de preenchimento obrigatório.

18. QUANTOS POSTOS DE VENDA DO VALE-TRANSPORTE DE LINHAS DO SISTEMA EXISTEM? postos.			
Existe alguma unidade móvel?	<input type="checkbox"/> Sim	Quantas?	<input type="checkbox"/> Não
19. DE QUE MEIOS OS EMPREGADORES PODEM SE UTILIZAR PARA ENCOMENDAR O VALE-TRANSPORTE? Postos de venda			
<input type="checkbox"/> Fax	<input type="checkbox"/> Telefone	<input type="checkbox"/> Correio	<input type="checkbox"/> Internet
<input type="checkbox"/> Outro. Qual?			
20. A) A ENTIDADE COMERCIALIZADORA FAZ A ENTREGA DO VALE-TRANSPORTE NA SEDE DOS COMPRADORES?			<input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
B) QUAIS OS MEIOS UTILIZADOS PARA A ENTREGA?			
<input type="checkbox"/> Correio		<input type="checkbox"/> Veículo próprio	
<input type="checkbox"/> Empresa de distribuição		<input type="checkbox"/> Outro. Qual?	
21. QUAL O PRAZO MÁXIMO PARA ATENDIMENTO DOS PEDIDOS DE VALE-TRANSPORTE? dias.			
22. A) EXISTE SISTEMA AUTOMATIZADO DE VALE-TRANSPORTE NA SUA CIDADE (USO DE BILHETES OU CARTÕES ELETRÔNICOS)?			
<input type="checkbox"/> Sim, JÁ implantado	<input type="checkbox"/> Sim, EM implantação	<input type="checkbox"/> Não, MAS existe projeto para implantação	<input type="checkbox"/> Não, NEM existe projeto para implantação
B) SE SIM, QUAL A TECNOLOGIA EMPREGADA?		C) SE SIM, QUAL A DATA DE IMPLANTAÇÃO?	
D) SE SIM, EXISTE PROCESSO DE RECARGA DOS CARTÕES/BILHETES NO INTERIOR DOS VEÍCULOS (CARGA A BORDO)?			<input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
23. MARQUE AS RESTRIÇÕES EXISTENTES NA VENDA DO VALE-TRANSPORTE.			
<input type="checkbox"/> Venda concentrada em períodos determinados do mês		<input type="checkbox"/> Venda somente às Pessoas Jurídicas	
<input type="checkbox"/> Necessidade de cadastramento		<input type="checkbox"/> Quantidade mínima de compra por parte do cliente	
<input type="checkbox"/> Outra. Especifique:			
24. PREENCHA O QUADRO ABAIXO, MARCANDO OS ÓRGÃOS PÚBLICOS QUE DEIXARAM DE COMPRAR VALE-TRANSPORTE NESTE ANO, OS QUE AINDA CONTINUAM COMPRANDO E OS QUE NUNCA COMPRARAM.			
Órgãos	Deixou de comprar	Continua comprando	Nunca comprou
INSTITUIÇÕES FEDERAIS			
Administração Direta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Forças Armadas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Escolas/Universidades	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autarquias Federais	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Banco do Brasil/Caixa Econômica Federal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Outra. Especifique:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
INSTITUIÇÕES ESTADUAIS			
Administração Direta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Escolas Estaduais	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Empresas Estaduais (luz, água, esgoto, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bancos Estaduais	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Outra. Especifique:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
INSTITUIÇÕES MUNICIPAIS			
Administração Direta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Empresas Municipais	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Escolas Municipais	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Outra. Especifique:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>





Essa pesquisa também pode ser preenchida no site da NTU, na área fechada do site - INTRANET, na seção Rede de Informações Estratégicas

ANEXO II. SISTEMAS PESQUISADOS

CIDADE-UF	ABRANGÊNCIA	CIDADE-UF	ABRANGÊNCIA
Aracaju-SE	Município e Região Metropolitana	Niterói-RJ	Município
Belém-PA	Município e Região Metropolitana	Nova Iguaçu-RJ	Município
Belo Horizonte-MG	Região Metropolitana	Osasco-SP	Município
Belo Horizonte-MG	Município	Palmas-TO	Município
Boa Vista-RR	Município	Pelotas-RS	Município
Brasília-DF	Município	Petrópolis-RJ	Município
Campina Grande-PB	Município	Poços de Caldas-MG	Município
Campinas-SP	Município	Porto Alegre-RS	Município
Campo Grande-MS	Município	Porto Alegre-RS	Região Metropolitana
Campos dos Goytacazes-RJ	Município	Porto Velho-RO	Município
Caxias do Sul-RS	Município	Recife-PE	Município e Região Metropolitana
Chapecó-SC	Município	Ribeirão Preto-SP	Município
Cuiabá-MT	Município e Região Metropolitana	Rio Branco-AC	Município
Curitiba-PR	Município e Região Metropolitana	Rio de Janeiro-RJ	Município
Duque de Caxias-RJ	Município	Rio de Janeiro-RJ	Região Metropolitana
Feira de Santana-BA	Município	Salvador-BA	Município
Florianópolis-SC	Município	Santo André-SP	Município
Fortaleza-CE	Município	Santos-SP	Município
Goiânia-GO	Município e Região Metropolitana	São Bernardo do Campo-SP	Município
Guarulhos-SP	Município	São Gonçalo-RJ	Município
João Pessoa-PB	Município	São João de Meriti-RJ	Município
Joinville-SC	Município	São José do Rio Preto-SP	Município
Juiz de Fora-MG	Município	São José dos Campos-SP	Município
Londrina-PR	Município	São Luís-MA	Município
Macapá-AP	Município	São Paulo-SP	Região Metropolitana
Maceió-AL	Município	São Paulo-SP	Município
Manaus-AM	Município	Sorocaba-SP	Município
Mauá-SP	Município	Teresina-PI	Município
Moji das Cruzes-SP	Município	Vitória-ES	Município
Montes Claros-MG	Município	Vitória-ES	Região Metropolitana
Natal-RN	Município		







SAUSQ. 1, Bloco J, Ed. CNT 9º andar, Ala A
Brasília (DF) CEP 70.070-944
Tel.: (61) 2103-9293 / Fax: (61) 2103-9260
E-mail: ntu@ntu.org.br
Site: www.ntu.org.br

 www.twitter.com/ntunoticias
 www.facebook.com/ntubrasil
 www.flickr.com/ntubrasil
 www.youtube.com/transporteurbanontu



SAUSQ. 1, Bloco J, Ed. CNT 9º andar, Ala A
Brasília (DF) CEP 70.070-944
Tel.: (61) 2103-9293 / Fax: (61) 2103-9260
E-mail: ntu@ntu.org.br
Site: www.ntu.org.br

 www.twitter.com/ntunoticias
 www.facebook.com/ntubrasil
 www.flickr.com/ntubrasil
 www.youtube.com/transporteurbanontu