

TRANSPORTE
PÚBLICO URBANO:
**COMO ATENDER AS
DEMANDAS SOCIAIS?**



TRANSPORTE
PÚBLICO URBANO:
**COMO ATENDER AS
DEMANDAS SOCIAIS?**





MENSAGEM DO
PRESIDENTE

Há muitos anos, os empresários do setor de transporte público urbano por ônibus tentam encaixar na agenda do poder público a discussão sobre a qualidade do serviço nas cidades brasileiras. A esse tema, incorporam-se todos os atributos possíveis desde a tarifa acessível à prioridade dos ônibus nas vias públicas.

O assunto ganhou fôlego nos discursos políticos e na pauta da mídia com a realização da Copa do Mundo e após as grandes manifestações públicas que dominaram o Brasil em junho de 2013, em que o tema “transporte público” foi alvo prioritário dos protestos. O debate chegou com atraso de, pelo menos, 20 anos. Esse é o tempo que o país deixou de olhar para a mobilidade urbana.

Porém, muito antes dos grandes eventos esportivos e desse sonoro grito que veio das ruas, os empresários que operam esse imenso sistema de transportes já faziam prognósticos para mudanças.

Nesses 20 anos, três principais bandeiras foram içadas pela NTU: a prioridade ao transporte público, a desoneração das tarifas e a subvenção para custear a operação do sistema. Elas apontam para redução das passagens e melhor qualidade nos transportes públicos.

O setor tem mostrado, insistentemente, a todas as esferas de poder público que é preciso apoio para alimentar e gerir esse sistema, que requer investimentos urgentes para atender a todas as demandas da população. Os operadores estão cientes de que o modelo atual de gestão do transporte público carece de revisão imediata, visto que há muito tempo deixou de contemplar as expectativas do cidadão. Este, cansado de esperar, foi às ruas brigar por um transporte, verdadeiramente, eficiente.

Nesse contexto, está claro que temos que investir em um modelo que seja capaz de prever as novas demandas da sociedade

e do próprio setor nos próximos anos. A Lei nº 12.587/2012, Estatuto da Mobilidade Urbana, dá as diretrizes para buscarmos um transporte público de excelência.

Com o olhar de quem conhece bem a extensão das deficiências e das dificuldades do segmento, a NTU propôs em nome de toda a classe empresarial a implementação de oito medidas para mudar o quadro crítico do sistema de transporte urbano do país.

É preciso agora uma postura ativa em todas as esferas do poder público para colocá-las em prática. O serviço de transporte público que o Brasil possui hoje é resultado de mais de duas décadas de ausência de políticas públicas para o setor. Está na hora de recuperar o tempo perdido.

O poder público e o setor privado devem atuar em sintonia com o propósito de oferecer serviços dignos e com alto padrão de qualidade. É isso o que os cidadãos anseiam e merecem. ▀



OTÁVIO VIEIRA DA CUNHA FILHO

PRESIDENTE EXECUTIVO DA NTU

▶ SUMÁRIO

1

A PESQUISA

10

2

TARIFA SOCIAL

14

3

TRANSPORTE DE QUALIDADE

20

4

TRANSPARÊNCIA

26

5

OPINIÕES

32

▶ A PESQUISA

1

A qualidade do transporte público coletivo nas cidades brasileiras tem sido foco de grandes discussões pela sociedade civil, pelos governos municipais, estaduais e federal e também no ambiente das empresas operadoras desse serviço. Mas quais são as respostas às demandas sociais referentes ao transporte público? Como atendê-las?

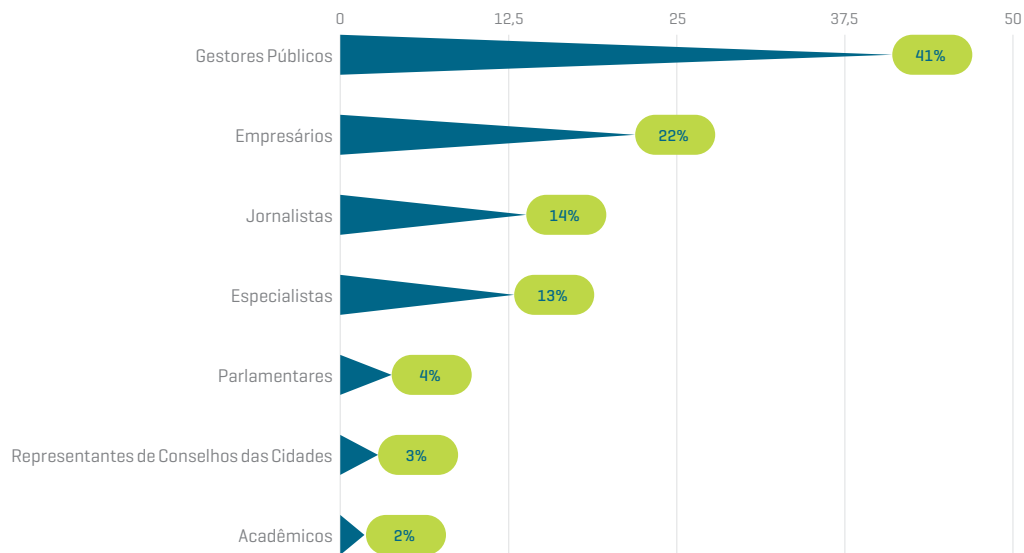
Por entender que esse debate é fundamental para encontrar as soluções que a sociedade demanda, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) encomendou uma pesquisa de opinião, executada pela Soma Opinião & Mercado, com lideranças de diversos segmentos ligados diretamente ao setor de transporte público, entre eles, gestores públicos, empresários, parlamentares, es-

pecialistas, representantes de movimentos sociais, jornalistas e acadêmicos.

Foram ouvidos os posicionamentos e propostas dos formadores de opinião sobre os temas sensíveis a essa discussão. A pesquisa foi feita usando os critérios quantitativos e qualitativos, sem dimensionamento da amostra. Os questionários foram aplicados por telefone entre os dias 7 e 25 de julho de 2014 a 91 lideranças que se dispuseram a respondê-los.

A tarifa, a qualidade e a transparência do serviço foram as palavras-chave que permearam todos os discursos. Os resultados podem suscitar planos e ações daqueles que são responsáveis por estruturar, planejar e operar os sistemas de transporte público do país a fim de atender a sociedade da forma que se espera.

PÚBLICOS PARTICIPANTES DA PESQUISA



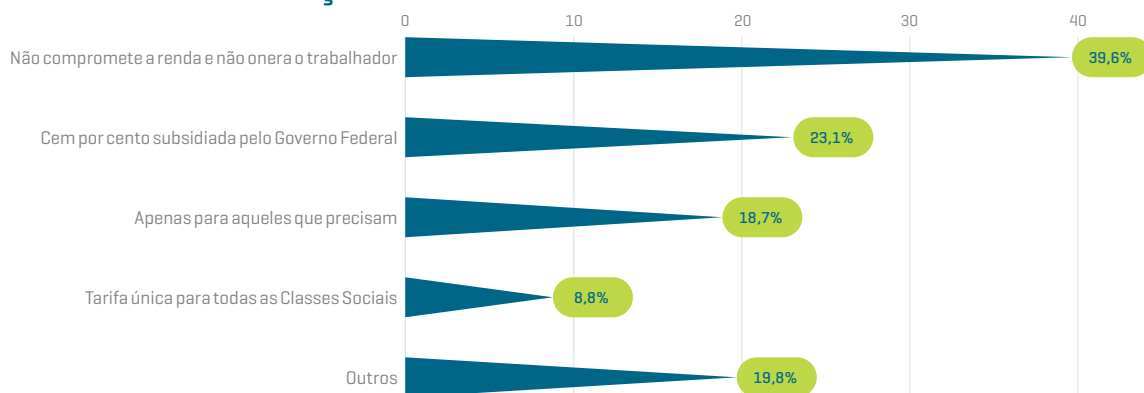
▶ TARIFA SOCIAL

2

Para a maioria dos entrevistados, tarifa social ou acessível seria aquela que não compromete a renda do trabalhador. Todos os segmentos defendem que deveria haver uma diferenciação no valor da passagem de acordo com as classes sociais e subsidiada em parte pelo poder público.

A participação e o investimento do governo federal são apontados por quase todos os públicos como a principal garantia para que haja uma tarifa social à população de uma maneira geral.

DEFINIÇÃO DE TARIFA SOCIAL JUSTA OU ACESSÍVEL



*A soma dos percentuais não equivale a 100%, pois a pergunta permitia múltiplas respostas.

GRATUIDADES PARA IDOSOS E ESTUDANTES

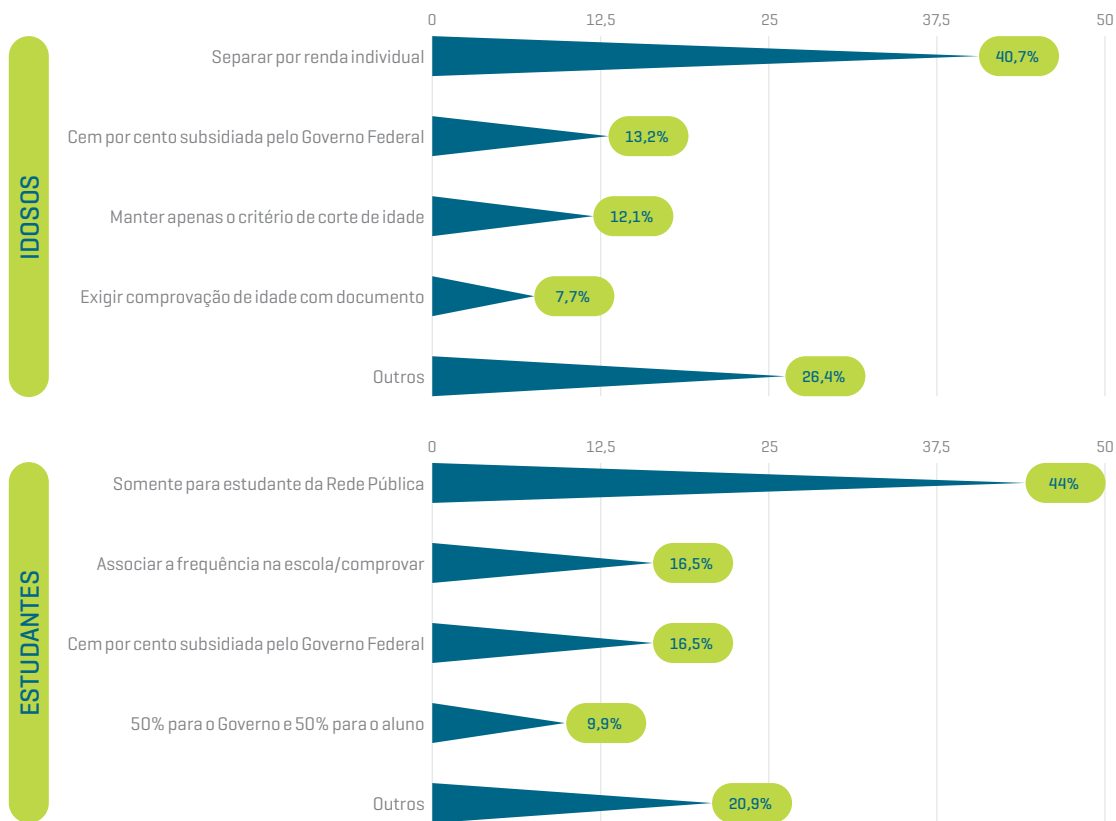
Ao tratarmos de gratuidades para idosos e estudantes no transporte públi-

co, a maioria dos entrevistados é a favor do benefício. No entanto, julgam que deve haver um rígido controle na concessão, como a apresentação perene de instru-

mentos comprobatórios de idade, no caso dos idosos, e de inscrição regular em instituição de ensino, no caso dos estu-

dantes. Corroboram também ao afirmar que tal benefício deva ser integralmente subsidiado pelo poder público.

CRITÉRIOS PARA CONCESSÃO DE GRATUIDADES



*A soma dos percentuais não equivale a 100%, pois a pergunta permitia múltiplas respostas.

▼ **DESONERAÇÃO TRIBUTÁRIA**

A desoneração de tributos é apontada como uma solução de suma importância para a redução nas tarifas de transporte. De acordo com os entrevistados, essa é uma relação direta. Apesar de a maioria julgar a extrema importância dessa desoneração, poucos acreditam que está perto de se concretizar.

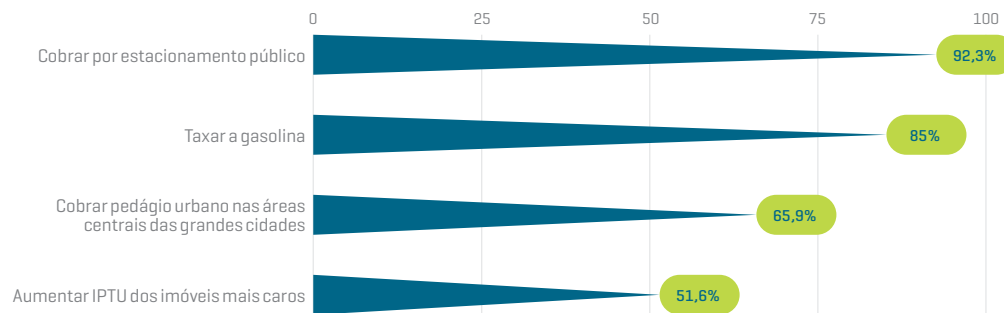
Os gestores entrevistados afirmam que haveria um ganho constante aos usuários caso os tributos municipais, estaduais e fede-

rais fossem desonerados e defendem ainda uma política de financiamento do transporte.

▼ **SUBVENÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO**

Para subvencionar o transporte público, grande parte dos entrevistados considera justa a cobrança por estacionamentos públicos e pedágios urbanos, a taxação da gasolina e o aumento dos impostos sobre os imóveis mais caros.

SUBVENÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO COM ORÇAMENTO PÚBLICO



**A soma dos percentuais não equivale a 100%, pois a pergunta permitia múltiplas respostas.*



▶ TRANSPORTE
DE QUALIDADE

3

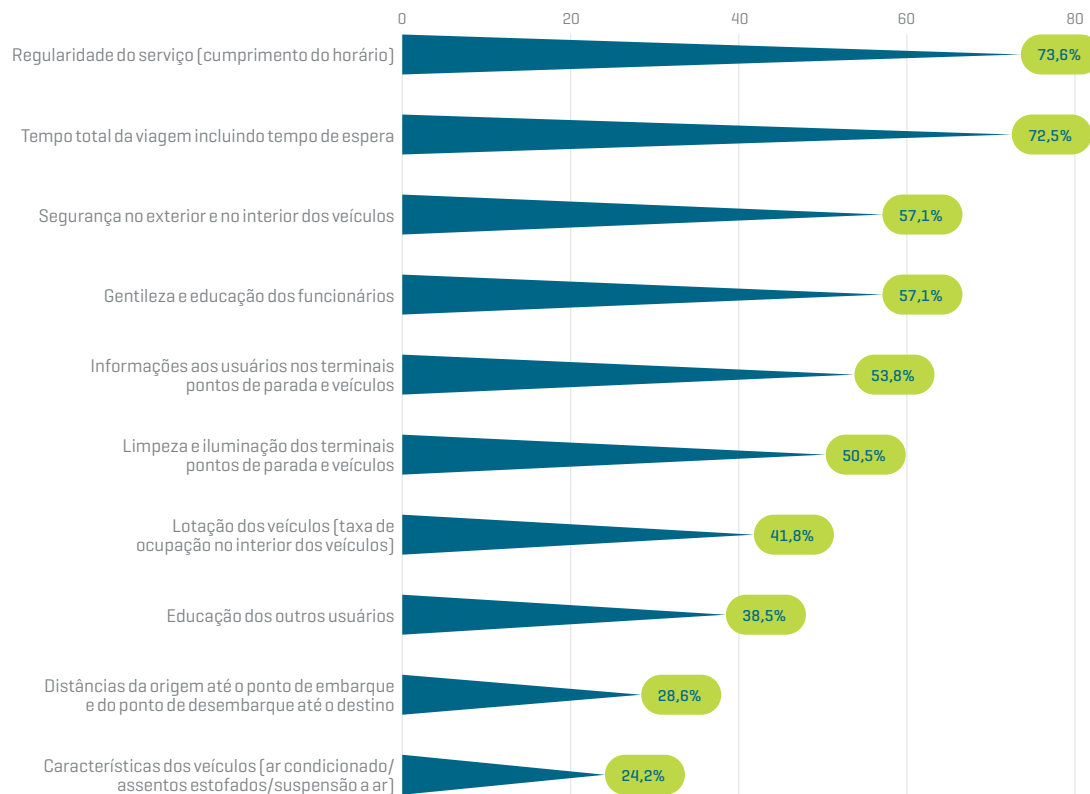
Quando se trata de atributos para a garantia de um transporte de qualidade, a maioria dos entrevistados avalia como primordial a regularidade do serviço e o tempo total de viagem, seguidos pela segurança dos passageiros dentro e fora do veículo, das informações aos usuários e da gentileza e educação dos funcionários.

Um pouco mais discretamente aparecem a educação dos outros usuários e a

distância total entre a origem e destino da viagem, apontados com menor grau de relevância para a qualidade.

Em relação às características dos veículos (ar condicionado, assentos estofados, suspensão a ar), grande parte dos entrevistados acredita serem itens indiferentes para garantia do grau de qualidade do serviço de transporte público urbano.

PRINCIPAIS ATRIBUTOS PARA UM TRANSPORTE DE QUALIDADE



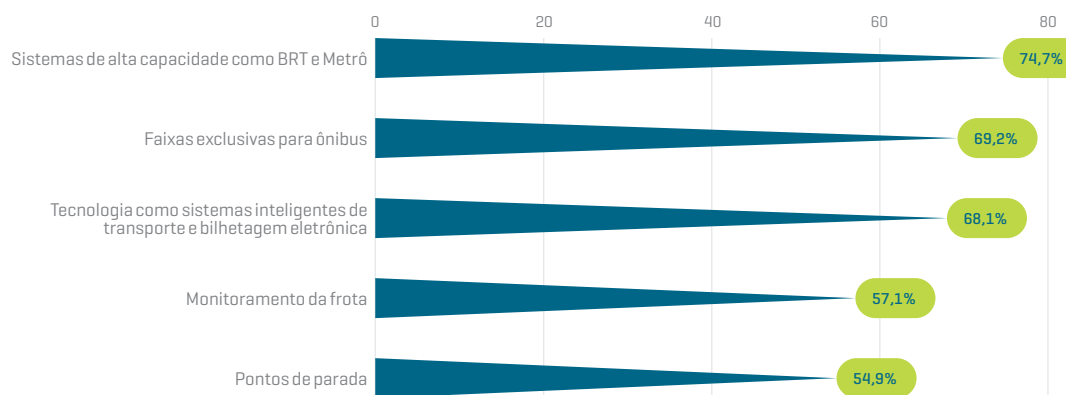
*A soma dos percentuais não equivale a 100%, pois a pergunta permitia múltiplas respostas.

INVESTIMENTOS PÚBLICOS EM MOBILIDADE URBANA

Em relação aos investimentos públicos para contribuir com a mobilidade pública urbana, os entrevistados, em maioria [74%], julgam os sistemas de alta capa-

cidade como BRT e Metrô primordiais. As faixas exclusivas para ônibus e a adoção de tecnologias, como sistemas inteligentes de transporte e bilhetagem eletrônica, também são considerados investimentos importantes para a qualidade.

PRINCIPAIS INVESTIMENTOS PÚBLICOS EM MOBILIDADE URBANA



*A soma dos percentuais não equivale a 100%, pois a pergunta permitia múltiplas respostas.

► BRT E METRÔ

Em relação ao sistema BRT e Metrô, os entrevistados acreditam que o BRT seria mais eficaz para solucionar os problemas imediatos de mobilidade urbana. As principais vantagens citadas são: menor custo de implementação [83%], curto prazo de implantação [90,1%] e baixo custo de operação [75,8]. Já o METRÔ apresenta como vantagens a alta capacidade de passageiros [85%] e menores níveis de poluição do ar [85%].

► MAIS QUALIDADE = TARIFA MAIS ALTA

A maioria dos entrevistados acredita que a população estaria disposta a pagar por um serviço de transporte público de melhor qualidade. No entanto, afirmam que tal disposição está estritamente ligada às medidas implementadas para melhorar a qualidade do serviço de transporte público urbano.

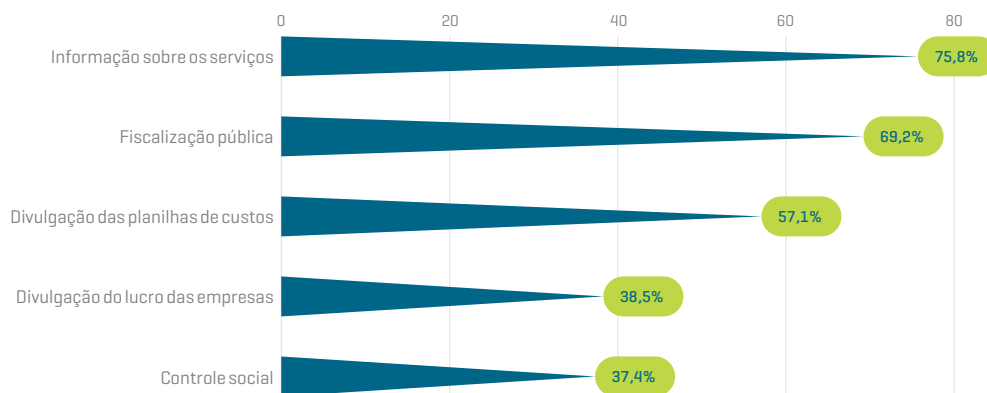
▶ TRANSPARÊNCIA

4

No que tange aos anseios da sociedade em relação à transparência nos serviços públicos de transporte coletivo, o item “informação

sobre os serviços” apresenta-se com o maior índice de avaliação de importância, seguido pela fiscalização e pela divulgação das planilhas de custos.

ANSEIOS DA SOCIEDADE EM RELAÇÃO AOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE COLETIVO



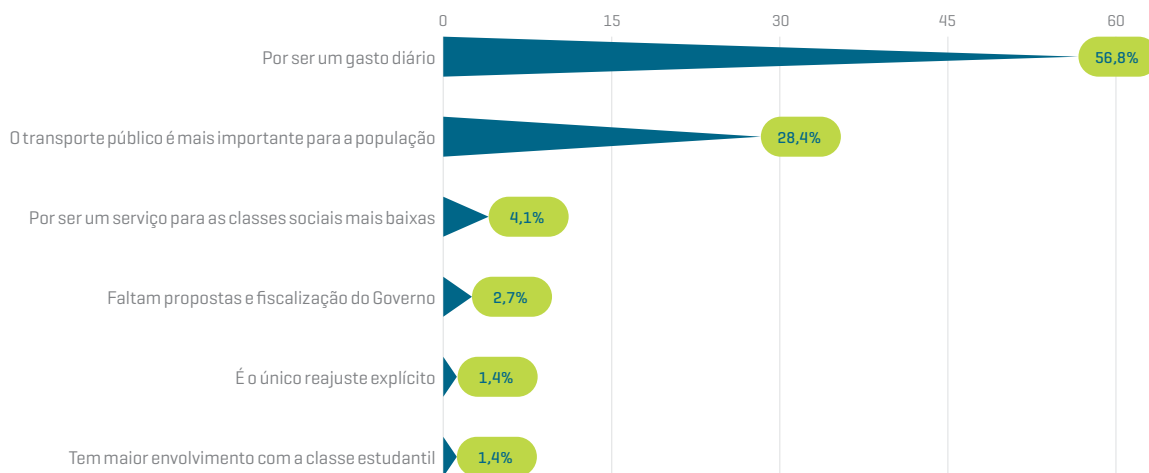
*A soma dos percentuais não equivale a 100%, pois a pergunta permitia múltiplas respostas.

► PESO NO BOLSO

A pesquisa revela que 81% dos entrevistados acredita que a população está mais preocupada com os reajustes dados ao transporte público do que com as contas

de água, luz e telefone, por exemplo. A principal razão é porque se trata de um gasto diário, ou seja, mais perceptível que os gastos mensais de outros serviços, diluídos ao longo do tempo.

RAZÕES PELAS QUAIS O USUÁRIO SE PREOCUPA MAIS COM OS REAJUSTES DADOS AO TRANSPORTE PÚBLICO



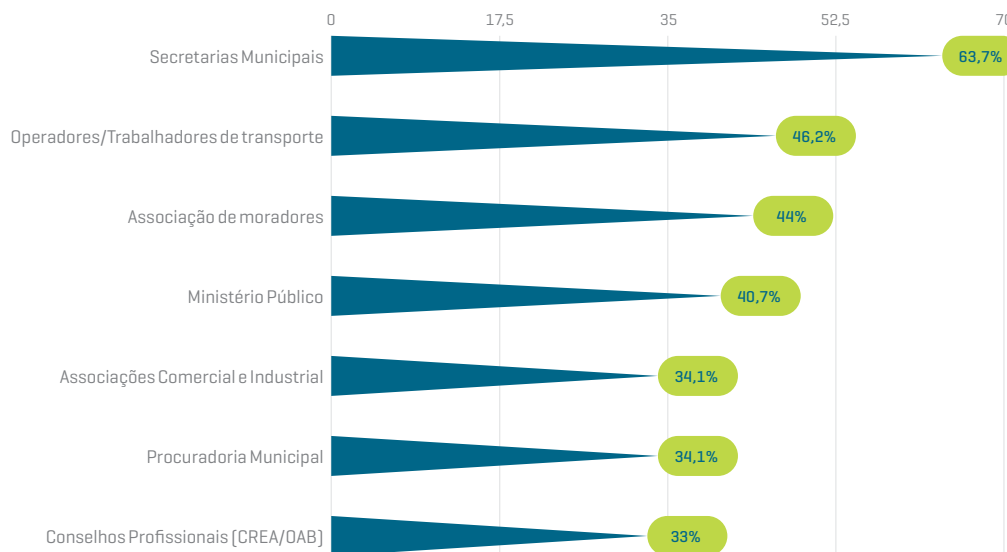
*A soma dos percentuais não equivale a 100%, pois a pergunta permitia múltiplas respostas.

PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL

De maneira geral, os entrevistados julgam ser muito importante a participação de todos os segmentos da sociedade nas

decisões sobre o transporte público. Em todos os grupos de entrevistados, as Secretarias Municipais destacam-se com maior nível de importância em relação às demais classes representativas.

PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL NAS DECISÕES SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO



*A soma dos percentuais não equivale a 100%, pois a pergunta permitia múltiplas respostas.

PROTESTOS

Os entrevistados de maneira geral atribuem as manifestações de junho de 2013 ao cenário de desordem pública e política. O fato de o transporte público ter aparecido de forma mais veemente, segundo os entre-

vistados, foi devido a vários fatores, como a exposição/influência, impacto maior do segmento na sociedade e na mídia e a relação estreita de estudantes com o setor. No entanto, os protestos eram mais amplos e não direcionados apenas ao transporte público.

▶ OPINIÕES

5

Confira algumas declarações feitas pelos entrevistados da pesquisa realizada pela Soma Opinião & Mercado.

“Eu considero tarifa social aquela que não onera demais o bolso do trabalhador e que também não sobrecarrega as empresas privadas, ou seja, aquela em que exista um subsídio [...]”.

EMPRESÁRIO DO SETOR DE TRANSPORTE PÚBLICO

“Tarifa social é adequar o preço que o transporte precisa ter pra custear um ótimo serviço, e o governo subsidiar a parte que não cabe no bolso do trabalhador”.

GESTOR PÚBLICO

“Uma tarifa compatível com a qualidade do serviço oferecido e a capacidade das pessoas pagarem sem comprometer outros itens importantes para sua vida diária”.

ESPECIALISTA

“É importante buscar sempre a redução do valor das tarifas, a garantia da qualidade, e encontrar fontes de orçamentos que permitam cobrir os custos. É importante que a gente tenha uma apropriação dos custos muito bem feita na hora de fazer essa planilha tarifária. Agora, se você me perguntar se é 20 centavos, 50 centavos, 1 real ou 2, eu não sei o que é uma tarifa social acessível hoje. Depende muito. Política tarifária está muito relacionada aos diferentes públicos que você está atendendo também”.

ESPECIALISTA

“A insatisfação com o serviço existe hoje porque o tempo de viagem é muito grande, a pessoa passa muito tempo usando o transporte, e o transporte é a janela mais próxima entre a sociedade e o governo. É aquilo que a sociedade vê mais claramente de atuação do governo, na vida diária dela. Todo dia, muitas horas, indo e voltando e nos momentos de necessidade”.

PARLAMENTAR

“Com certeza, o Brasil tem uma das maiores taxas tributárias do mundo, o modelo de transporte deve ser visto desse ponto, dentro até mesmo da proposta de política de transporte que vem sendo levantada pela NTU”.

JORNALISTA

“Indiscutivelmente as pessoas não se preocupam com reajustes de outros serviços públicos. Tivemos um aumento de 17% na tarifa de energia elétrica na capital paulista, e eu não vi nenhuma manifestação, aí entra a questão da politização e da falta de informações”.

JORNALISTA

“Uma tarifa social acessível deve ser subsidiada no âmbito federal. O governo municipal não tem condições, já o governo federal poderia subsidiar as passagens através, não só da redução de impostos, mas também com a redução do preço dos combustíveis [...]”.

PARLAMENTAR

“As pessoas se preocupam mais com os reajustes das passagens de ônibus porque é um dinheiro que a pessoa desembolsa todos os dias; água e luz é uma vez por mês”.

PARLAMENTAR

“Quanto a pagar mais por um transporte de qualidade, eu acho que isso deveria existir. O serviço tem que ser de qualidade, e dentro da tarifa real. Todo mundo quer uma coisa boa pagando menos”.

EMPRESÁRIO

“Sou a favor da concessão de gratuidades, mas desde que haja o mínimo de critério a essas classes [idosos e estudantes]. Um dos principais aspectos é a condição social do cidadão. Não faz o menor sentido o Estado subsidiar o transporte daquele que tem condições de pagar. Pior ainda é colocar essa conta no bolso do usuário que paga a passagem”.

GESTOR PÚBLICO

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU)

CONSELHO DIRETOR

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

Ilso 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

EXPEDIENTE

Coordenação

Bárbara Renault

Revisão

Melissa Spíndola

Projeto gráfico e diagramação

Duo Design

Impressão

XXXXX







SAUS Q. 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



SAUS Q. 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