

Linhas Gerais para um

# Programa de **Transporte Público** **eficiente, barato e com qualidade** para prefeitos(as) e vereadores(as)



Agosto/2020

# PREÂMBULO

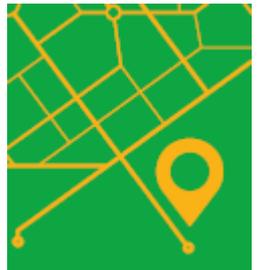
2020 é ano de eleições municipais, por meio das quais serão eleitos novos prefeitos e prefeitas (alguns serão reeleitos) e novos integrantes das Câmaras de Vereadores para o mandato de 2021 a 2024.

O potencial político e social de um bom sistema de mobilidade só será alcançado se a participação do transporte público eficiente for planejado e realizado.

Trata-se de uma encruzilhada em que, de um lado, continuando apenas a fazer mais do mesmo, o novo mandato levará a, no máximo, uma administração medíocre. Pode até, em função dos desafios da emergência em curso, levar a um desastre público.

Mas se for tomado o rumo da construção de uma nova realidade com medidas corajosas e amplamente testadas, podem ser obtidos resultados consagradores em um mandato apenas.

O caminho recomendado está exposto de modo simplificado a seguir.



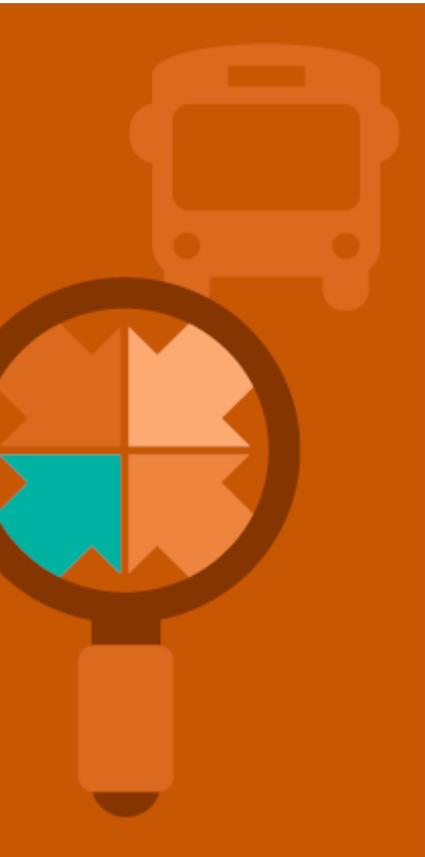
# PREÂMBULO

## *Nota especial de cautela:*

Os eleitos irão iniciar seus mandatos após a pandemia da covid-19, enfrentando logo de saída os enormes impactos causados em quase todos os setores da sociedade.

Devido à expressiva redução da atividade econômica, com a consequente redução da demanda no transporte público, houve uma retração significativa de receitas, o que gerou prejuízos de grande monta ao setor, colocando em risco a própria prestação dos serviços.

Durante a pandemia, o transporte público, embora fundamental para manutenção das atividades essenciais exigidas pelo isolamento social, sofreu severas críticas em função de sua qualidade, especialmente sobre a aglomeração nos terminais e estações e lotação dos trens e ônibus.



Essa situação colocou sob a luz do sol os grandes problemas dos serviços de transporte público e o esgotamento do atual modelo de gestão, contratação e financiamento, incapazes de dar as respostas de qualidade e eficiência necessárias à cidade e aos cidadãos.

Certo é que os prefeitos, prefeitas e vereadores que tomarão posse em 1º de janeiro de 2021 terão um mandato repleto de novos desafios. Os orçamentos exauridos em face da queda da arrecadação de impostos, o lento aquecimento da economia, o nível de desemprego e a queda de renda da população vão refletir em todas as responsabilidades dos eleitos para com a cidade.

No campo do transporte público já se aponta no horizonte a incerteza da demanda, questões relativas à garantia jurídica dos contratos, tarifas acima da possibilidade de pagamento pela população mais pobre e a insustentabilidade financeira da prestação do serviço. Ao mesmo tempo, haverá exigências cada vez maiores pela sua qualidade a custos menores, além dos novos protocolos sanitários, com redução das taxas de ocupação.

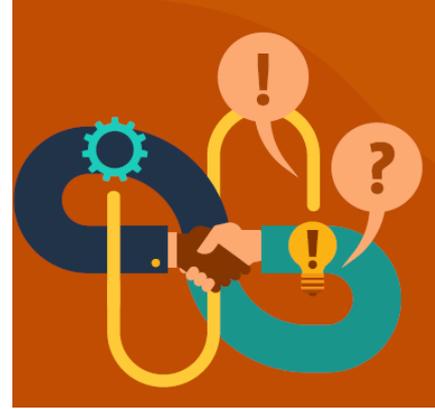


## *A oportunidade que não pode ser perdida*

Há muitos anos que se propõem medidas visando a melhoria do transporte público. Muitas delas foram implantadas e permitiram organizar minimamente o sistema que está posto, mas outras esbarraram em dificuldades de gestão, na falta de recursos adequados e, quase todas elas, na falta de uma política consistente e permanente de atenção e de investimento público no sistema de transporte coletivo.

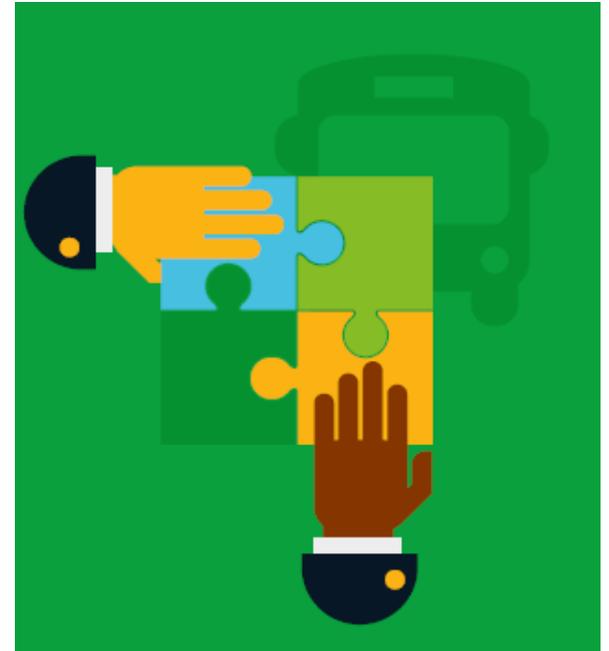
A crise, ao colocar o transporte público sob risco de colapso, faz a sociedade refletir sobre o tema e pode ser a alavanca que faltou ao longo dos anos para se avançar e transpor os obstáculos e conflitos que impediram até o momento o desenvolvimento de um transporte público com qualidade superior.

Tal crise oportuniza a possibilidade de ampla revisão no modelo existente, na forma de contratar o serviço, no financiamento de infraestrutura e custeio, e na implementação dos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei 12.587/2012.



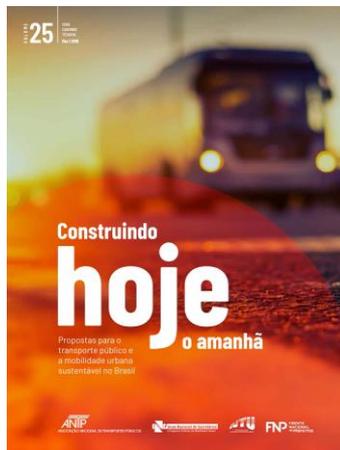
## ***Nossa contribuição***

É por todos esses fatos e motivos que um grupo dos principais atores da cadeia produtiva se reuniu para elaborar, sob a coordenação da Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP), um elenco de propostas viáveis que podem ser implantadas diretamente pelo município, ao lado de outras que requerem ações conjugadas com outros entes da federação, em especial da União e nas regiões metropolitanas com o transporte intermunicipal de características urbanas, para que as cidades possam ter um transporte público sustentável, de qualidade e ao alcance das populações de menor renda.



## ***Nossa contribuição***

As medidas apresentadas, para um mandato de 4 anos, partem das propostas contidas no ***Caderno Técnico 25 da ANTP – Construindo hoje o amanhã - Propostas para o transporte público e a mobilidade urbana no Brasil***, e incorporam outras sugestões que, naturalmente, não esgotam todas as medidas possíveis, mas que representam um rol considerável de propostas que, se aplicadas, resultariam num transporte de melhor qualidade, mais eficiente e mais barato. São medidas que devem ser aplicadas, onde ainda não o foram, de forma compatível com o tamanho e condições econômicas das cidades e com as exigências decorrentes da complexidade do sistema de mobilidade urbana local.



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

[http://files.antp.org.br/2019/7/2/construindo-o-amanha\\_web\\_erratas.pdf](http://files.antp.org.br/2019/7/2/construindo-o-amanha_web_erratas.pdf)

# PROPOSTAS PARA UM TRANSPORTE PÚBLICO EFICIENTE, BARATO E COM QUALIDADE

## EIXOS DAS PROPOSTAS

- ❖ **Infraestrutura**
- ❖ **Custeio**
- ❖ **Financiamento**
- ❖ **Padrões de Qualidade**
- ❖ **Novo modelo de contratação do serviço**
- ❖ **Transparência**
- ❖ **Comunicação e desenvolvimento social**
- ❖ **Ações emergenciais**



# INFRAESTRUTURA PARA O TRANSPORTE PÚBLICO

As medidas de infraestrutura envolvem graus de investimentos diversos e, por isso, devem estar adequadas ao tamanho das cidades, à complexidade dos sistemas de mobilidade urbana existentes e às condições econômicas do poder público local



## ❑ Conceitos básicos

### ❖ Componentes da infraestrutura para o transporte público

- ✓ Sistema viário
- ✓ Pontos de parada
- ✓ Terminais de transferência intra e intermodal
- ✓ Sistemas de gestão de tráfego urbano
- ✓ Cruzamentos ao longo do itinerário

### ❖ Importância da infraestrutura exclusiva para ônibus

- ✓ Reduz tempo de viagem para o passageiro
- ✓ Facilita e dá qualidade às condições de embarque/desembarque de passageiros
- ✓ Aumenta a velocidade comercial e, por consequência, o uso mais eficiente da frota
- ✓ Facilita e permite eficiência na gestão operacional



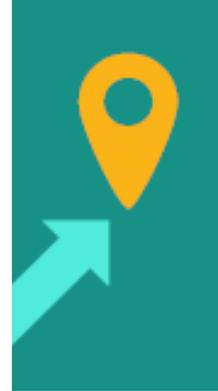
## ❖ Tipos de prioridade viária na circulação de ônibus

- ✓ Faixas exclusivas à direita da via (por horário específico, dependendo do tráfego geral)
- ✓ Proibição de estacionamento em vias coletoras, arteriais e de trânsito rápido onde circulam ônibus
- ✓ Faixas segregadas junto ao canteiro central (corredores)
- ✓ Sistemas mais sofisticados: BRT

## ❖ Elementos que conferem qualidade no embarque/desembarque

- ✓ Calçadas de acesso ao ponto de parada adequadas a caminhadas e com boas condições de segurança
- ✓ Pontos de parada compatíveis com o volume de passageiros em espera
- ✓ Sinalização adequada





## ❑ Elementos que compõem um sistema de gestão

- ✓ Sistema de rastreamento de veículos (GPS)
- ✓ Bilhetagem eletrônica (maior velocidade e controle na validação da viagem – menos fraudes em gratuidades)
- ✓ Sincronização operacional em terminais de transferência com linhas alimentadoras e linhas troncais
- ✓ Sistemas de informações ao público online e nos pontos
- ✓ Sistemas mais sofisticados para redes mais complexas:
  - Centro de controle operacional
  - Sistemas de câmeras internas nos veículos
  - Controles eletrônicos de embarque/desembarque
  - Acionamento automático de semáforos pelos ônibus

## ❑ Programa de implantação - do mais simples ao mais complexo

- ❖ Implantar faixas exclusivas à direita em vias arteriais do itinerário dos ônibus
  - ✓ Usar pintura de faixa e tachões (sinalização de trânsito)
  - ✓ Proibir conversões à direita onde for possível
  - ✓ Melhorar tempos de semáforos com prioridade para a via arterial
  - ✓ Controle eletrônico, com multa, de invasão da faixa
  - ✓ Melhorar a calçada pública
  - ✓ Melhorar a sinalização do ponto de ônibus
  - ✓ Facilitar o itinerário e priorizar a circulação viária de acesso dos ônibus ao terminal
  - ✓ Priorizar a pavimentação e manutenção das vias onde opera o transporte público



## ❑ Programa de implantação - do mais simples ao mais complexo

- ❖ Implantar corredores centrais de linhas troncais
  - ✓ Segregar via com sinalização de solo e tachões (sinalização de trânsito)
  - ✓ Construir estações de embarque nos canteiros centrais da via (piso de 30 cm de altura)
  - ✓ Implantar piso de concreto nas vias e pelo menos nas paradas
  - ✓ Recapear vias do itinerário de linhas alimentadoras e reduzir depressões em valetas de escoamento de águas pluviais
  - ✓ Reduzir número de cruzamentos viários
  - ✓ Prioridade nos tempos semafóricos
  - ✓ Implantar travessias seguras para os pedestres e passageiros do transporte público



## ❑ Programa de implantação - do mais simples ao mais complexo

- ❖ Implantar sistema *Bus Rapid Transit* - BRT
  - ✓ Segregar totalmente a via central de circulação dos ônibus
  - ✓ Pavimentar todo o corredor com concreto
  - ✓ Implantar estações de embarque centrais com cobrança externa e embarque em nível
  - ✓ Prioridade nos tempos semafóricos e, se possível, com acionamento a distância pelos ônibus
  - ✓ Implantar travessias seguras para os pedestres e passageiros do transporte público
  - ✓ Informações sobre as próximas viagens nas estações



## ❑ Programa de implantação - do mais simples ao mais complexo

### ❖ Implantar Centro de Controle Operacional

- ✓ Rastreamento da operação dos ônibus
- ✓ Captação de imagens de câmeras
- ✓ Sistema de comunicação com motoristas
- ✓ Sistema de comunicação com outros centros de controle (polícia militar, defesa civil, etc.)
- ✓ Registrar e avaliar indicadores de qualidade e eficiência operacional
- ✓ Implantar canal de atendimento ao público
- ✓ Fazer relatório público do Índice de Qualidade do Serviço (IQS)



## ❑ Tecnologia para uma política ambiental – do mais simples ao mais complexo



- ❖ Garantir idade média e máxima da frota
  - ✓ Aumentar eficiência dos veículos
  - ✓ Apoiar iniciativas para políticas do Governo Federal para renovação da frota (à semelhança dos ônibus escolares)
- ❖ Implantar progressivamente nova matriz energética com base em política nacional em estudos de viabilidade técnica e financeira
  - ✓ Estimular a substituição dos ônibus com motor Euro 2 e 3
  - ✓ Fomentar o uso de novas tecnologias, buscando não onerar os custos operacionais dos serviços prestados (recursos incentivados)
  - ✓ Fomentar o uso de novos combustíveis não fósseis ou com menor impacto ambiental

# CUSTEIO DO TRANSPORTE PÚBLICO





## ❑ Conceitos básicos

- ❖ Tarifa de remuneração
  - ✓ É a tarifa devida ao operador e que deve cobrir os custos operacionais pelo serviço prestado
- ❖ Tarifa pública
  - ✓ É a tarifa paga pelo passageiro que não tem direito a gratuidade ou desconto por lei
  - ✓ É fixada pelo poder público
- ❖ Gratuidades e descontos tarifários
  - ✓ São definidas pela Constituição Federal ou por leis federais, estaduais ou municipais
- ❖ Passageiro equivalente
  - ✓ Quantidade equivalente de passageiros que efetivamente pagam a tarifa cheia do transporte público

## ❑ Interações dos conceitos básicos e suas consequências

- ❖ Gratuitades e descontos na tarifa
  - ✓ Reduzem o número de passageiros equivalentes e aumentam a tarifa pública
- ❖ Perda de demanda
  - ✓ Reduz o número de passageiros transportados e, conseqüentemente, o número de passageiros equivalentes; aumenta a tarifa pública
- ❖ Custo dos serviços prestados
  - ✓ Maior capilaridade da rede e maior frequência aumentam o custo operacional
  - ✓ Superposição de linhas em grandes trechos de via aumenta o custo operacional



## ❑ Medidas para redução da tarifa pública – da mais simples à mais complexa



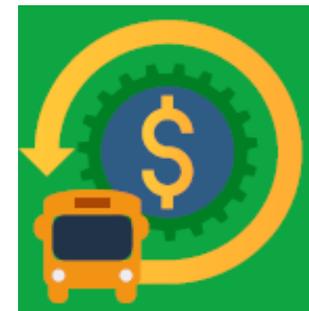
- ❖ Redução dos custos dos serviços:
  - ✓ Criar linhas troncalizadas e linhas alimentadoras
  - ✓ Eliminar superposição de linhas e ociosidade
  - ✓ Implantar serviços sob demanda em linhas deficitárias
  - ✓ Implantar prioridade na via para o transporte público
  - ✓ Implantar programa progressivo de cobrança exclusiva por bilhetagem eletrônica
  - ✓ Desonerar impostos sobre a atividade
  - ✓ Achatar o pico de demanda para otimizar o uso da frota
    - ✓ Escalonamento de horário das atividades da cidade
    - ✓ Redução/limitação das gratuidades em horários de pico (ex.: idosos aposentados)

## ❑ Medidas para redução da tarifa pública – da mais simples à mais complexa

- ❖ Captação de novos recursos extra tarifários:
  - ✓ Criar fundo para gestão de receitas não tarifárias destinadas ao transporte público
  - ✓ Captar recursos do transporte por aplicativo
  - ✓ Implantar pedágio urbano
  - ✓ Captar recursos de estacionamentos privados
  - ✓ Captar recursos de estacionamentos rotativos em vias públicas
  - ✓ Implantar contribuição do empregador em substituição ao Vale-Transporte

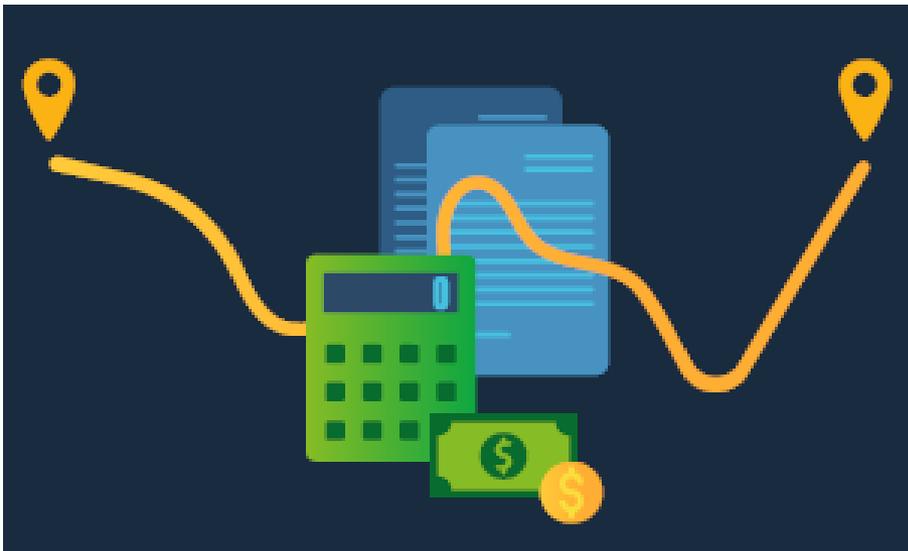


- ❑ **Medidas para redução da tarifa pública – da mais simples à mais complexa**
  - ❖ **Captação de novos recursos extra tarifários:**
    - ✓ Vender publicidade no interior dos ônibus e nos pontos de parada/terminais de passageiros
    - ✓ Captar recursos do IPVA
    - ✓ Captar recursos do IPTU em vias/zonas beneficiadas pelo transporte público



- ❑ **Medidas para redução da tarifa pública – da mais simples à mais complexa**
  - ❖ **Aumento da demanda de passageiros:**
    - ✓ Criar possibilidade de práticas de tarifas reduzidas pelo operador
    - ✓ Implantar melhoramentos nos serviços prestados
    - ✓ Incentivar a integração com outros modos de deslocamento
    - ✓ Estimular o adensamento do entorno dos principais eixos de transporte público com incentivos fiscais

# FINANCIAMENTO DA INFRAESTRUTURA



- ❑ **Medidas para financiamento de infraestrutura – da mais simples à mais complexa**
  - ❖ Implantação de faixas exclusivas do lado direito da via:
    - ✓ Municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito
      - Utilizar recursos orçamentários destinados à sinalização de tráfego
      - Utilizar recursos de multas de trânsito
    - ✓ Municípios não integrados
      - Utilizar recursos do DETRAN destinados à sinalização viária
    - ✓ Em qualquer caso, priorizar a aplicação de recursos destinados à pavimentação de vias prioritariamente nas vias de ônibus, ciclovias e ciclofaixas, e em calçadas acessíveis

## ❑ Medidas para financiamento de infraestrutura – da mais simples à mais complexa

- ❖ Implantação de corredores junto a canteiros centrais de avenidas - paradas e pequenos terminais de integração
  - ✓ Prever recursos orçamentários de médio prazo
- ❖ Implantação de BRT (vias, paradas, terminais, ITS, calçadas)
  - ✓ Implantação via PPP
  - ✓ Financiamento via Ministério do Desenvolvimento Regional/Caixa Econômica Federal/BNDES
  - ✓ Utilização do FGI – Fundo Garantidor de Investimento
  - ✓ Utilização do FNIT – Fundo Nacional de Infraestrutura do Transporte

## ☐ Medidas para financiamento de infraestrutura – da mais simples à mais complexa

- ❖ Apoio a iniciativas voltadas para obtenção de financiamento de até 100% para equipamentos de transporte público com taxas especiais e carências com recursos do BNDES e CEF
- ❖ Apoio a iniciativas privadas e governamentais para financiamento de nova matriz energética no transporte público
- ❖ Desoneração de impostos sobre a cadeia produtiva de infraestrutura e material rodante para o transporte público
- ❖ Reforma tributária



# **PADRÕES DE QUALIDADE**

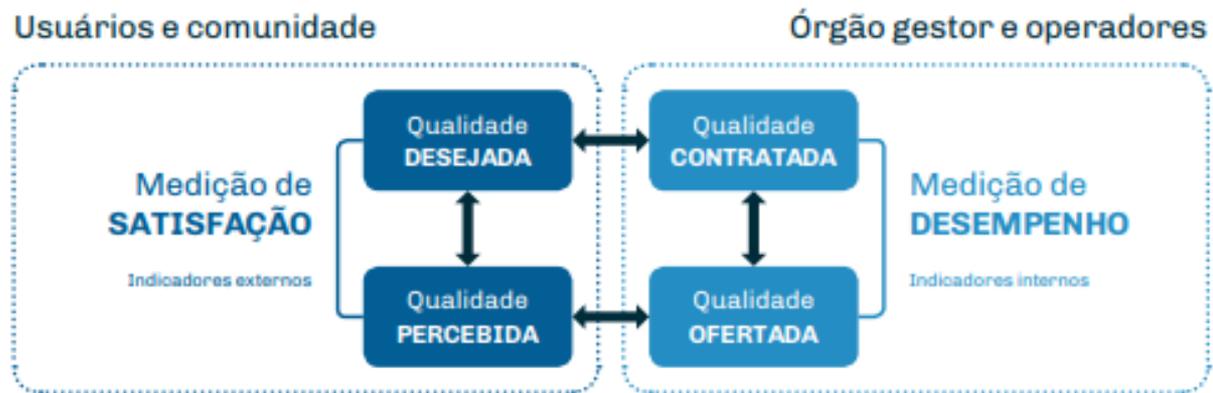


## ❑ Conceitos básicos

- ❖ Qualidade desejada:
  - ✓ É a que o passageiro relata que gostaria de ter
- ❖ Qualidade percebida:
  - ✓ É a que o passageiro sente e relata
- ❖ Qualidade contratada:
  - ✓ É a que está descrita no contrato do concessionário
- ❖ Qualidade ofertada:
  - ✓ Pelo Concessionário - é a qualidade real medida pelos resultados dos parâmetros do contrato
  - ✓ Pelo Poder Público – é a diferença entre a Qualidade Desejada e a Qualidade Contratada



## □ **Conceitos básicos**



Fonte: ANTP, desenho adaptado dos conceitos do QualiÔnibus, de WRI

## ❑ Conceitos básicos

### ❖ Qualidade desejada (principais expectativas do passageiro):

- ✓ Acesso ao transporte – distância para acesso, facilidade de chegar aos pontos e de realizar as transferências, facilidade de entrar e sair do veículo (entrada em nível)
- ✓ Disponibilidade – tempo de espera pelo ônibus (intervalos entre veículos)
- ✓ Rapidez – tempo de viagem do passageiro (embarcado e total)
- ✓ Confiabilidade – regularidade de horários e da duração da viagem
- ✓ Conforto do ponto de parada, estações e terminais
- ✓ Conforto interno dos ônibus – conforto térmico, acústico, vibração, ventilação, iluminação, limpeza, lotação (viajar sentado ), condução, informações adequadas
- ✓ Segurança
- ✓ Facilidade de compra, pagamento e validação da passagem
- ✓ Diminuição do preço da viagem (passagem, integração, promoções)
- ✓ Disponibilidade de wi-fi e pontos de carregamento de celular



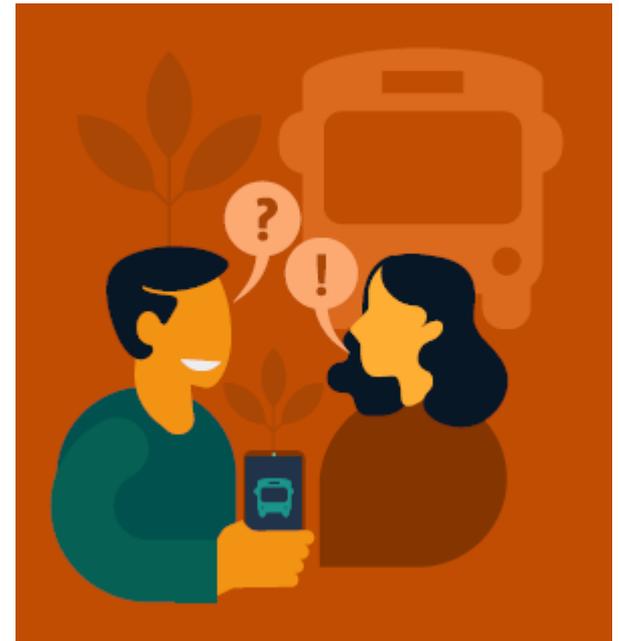
- ❑ **Propostas para melhoria da qualidade – do mais simples ao mais complexo**
  - ❖ Redução do tempo de viagem dos passageiros embarcados
    - ✓ Implantar a priorização da circulação dos ônibus nas vias e nas proximidades de terminais de integração
    - ✓ Aumentar a distancia entre pontos de parada com baixo movimento
    - ✓ Eliminar cruzamentos viários (quando possível, sem prejuízo para a cidade)
  - ❖ Redução do tempo de embarque
    - ✓ Implantar bilhetagem eletrônica e reduzir pagamentos em dinheiro
    - ✓ Melhorar e racionalizar os pontos de parada
  - ❖ Redução do tempo de espera nos terminais de transferência
    - ✓ Aumentar a frequência das linhas
    - ✓ Sincronizar horários de partidas de troncos e alimentadoras
    - ✓ Disponibilizar wi-fi e pontos de carregamento de celular



- ❑ **Propostas para melhoria da qualidade – do mais simples ao mais complexo**
  - ❖ Redução da lotação interna dos ônibus
    - ✓ Aumentar a oferta de ônibus (utilizar o benefício do aumento da velocidade comercial com melhorias na infraestrutura)
    - ✓ Elaborar plano de reescalonamento de horários nas atividades econômicas, institucionais e escolares da cidade
  - ❖ Melhorar o acesso e as condições de acesso ao transporte
    - ✓ Implantar soluções de integração com a primeira e última milha (aumentar capilaridade da rede)
    - ✓ Melhorar calçadas no entorno das paradas
    - ✓ Melhorar as condições dos ponto de parada
    - ✓ Melhorar a iluminação do entorno das paradas, principalmente nos bairros periféricos
    - ✓ Melhorar as informações sobre horários e percurso à população

## ❑ Propostas para melhoria da qualidade – do mais simples ao mais complexo

- ❖ Conhecer a opinião da população
  - ✓ Elaborar pesquisas de percepção de imagem
  - ✓ Controlar o cumprimento dos parâmetros contratados
  - ✓ Analisar os resultados e determinar correções
- ❖ Reduzir a tarifa pública (ver Custeio)



# **NOVO MODELO DE CONTRATAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO**



## ❑ Modelo predominantemente vigente

- ❖ Poder público estabelece a oferta dos serviços:
  - ✓ Estabelece os padrões de qualidade dos contratos
  - ✓ Estabelece a demanda a ser transportada em seus vários horários, dias da semana e frequência
  - ✓ Estabelece a rede de linhas, horários, frequência, tipos de veículo, etc., com base numa demanda a ser atendida
- ❖ Tarifa de remuneração
  - ✓ Com base no serviço projetado, e por concorrência pública, é definida uma tarifa de remuneração



## ❑ Modelo predominantemente vigente

- ❖ Tarifa pública
  - ✓ É estabelecida pelo poder público
- ❖ Receita do sistema
  - ✓ É a arrecadação oriunda da venda de passagens pelo valor da tarifa pública
- ❖ Equilíbrio econômico-financeiro do sistema
  - ✓ Ocorre quando a arrecadação cobre os custos operacionais (tarifa pública + subsídio = tarifa de remuneração)
  - ✓ Onde não há subsídio, os custos devem ser cobertos pela receita do sistema

## ❑ Desvios causados pelo modelo vigente



### ❖ Poder público

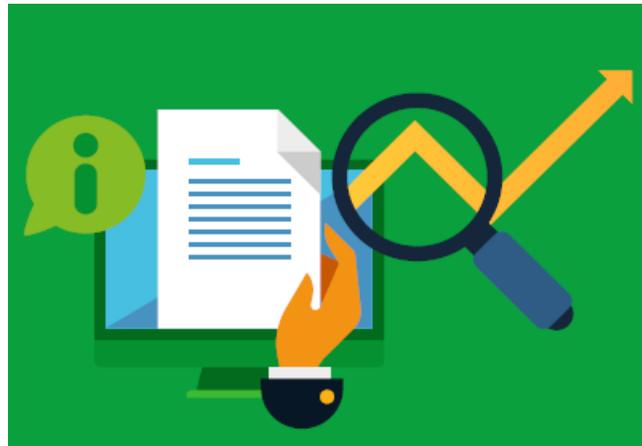
- ✓ Quando a tarifa pública é fixada abaixo do valor necessário e a receita não cobre os custos operacionais
- ✓ Quando o número de passageiros transportados fica abaixo dos valores estimados em contrato e a receita oriunda do pagamento da tarifa pública deixa de cobrir os custos operacionais
- ✓ Quando, apesar de tudo isso, o operador é obrigado a manter a oferta de serviços conforme contrato
- ✓ Quando o poder público não se organiza adequadamente para fazer a gestão e não afere corretamente os serviços prestados

## ❑ Modelo de contratação proposto

- ❖ Poder público estabelece a oferta dos serviços, da mesma forma que o modelo predominantemente vigente
- ❖ Com base na prescrição da oferta e das condições de operação, é estabelecido em contrato o custo dos serviços prestados e a forma de remuneração
- ❖ O poder concedente paga pelos serviços efetivamente prestados de acordo com o custo real apurado do sistema, independentemente da tarifa arrecadada
- ❖ A oferta desejada pelo poder público pode ser alterada dentro de limites estabelecidos ou negociados, sempre que for necessário
- ❖ Para evitar desinteresse do operador, o contrato deve estabelecer condições e incentivos por bons padrões operacionais, e medidas de penalização por descumprimentos

## ❑ Consequências do novo modelo

- ❖ Se houver queda de demanda, para evitar a redução da oferta com perda de qualidade, ou desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, o poder público deve cobrir eventuais diferenças entre receita e custo do sistema
- ❖ Para tanto, é necessária a previsão de meios para:
  - ✓ Subsídios orçamentários
  - ✓ Receitas extra tarifárias complementares
  - ✓ Fiscalização adequada dos serviços efetivamente prestados, com auditorias externas



# TRANSPARÊNCIA

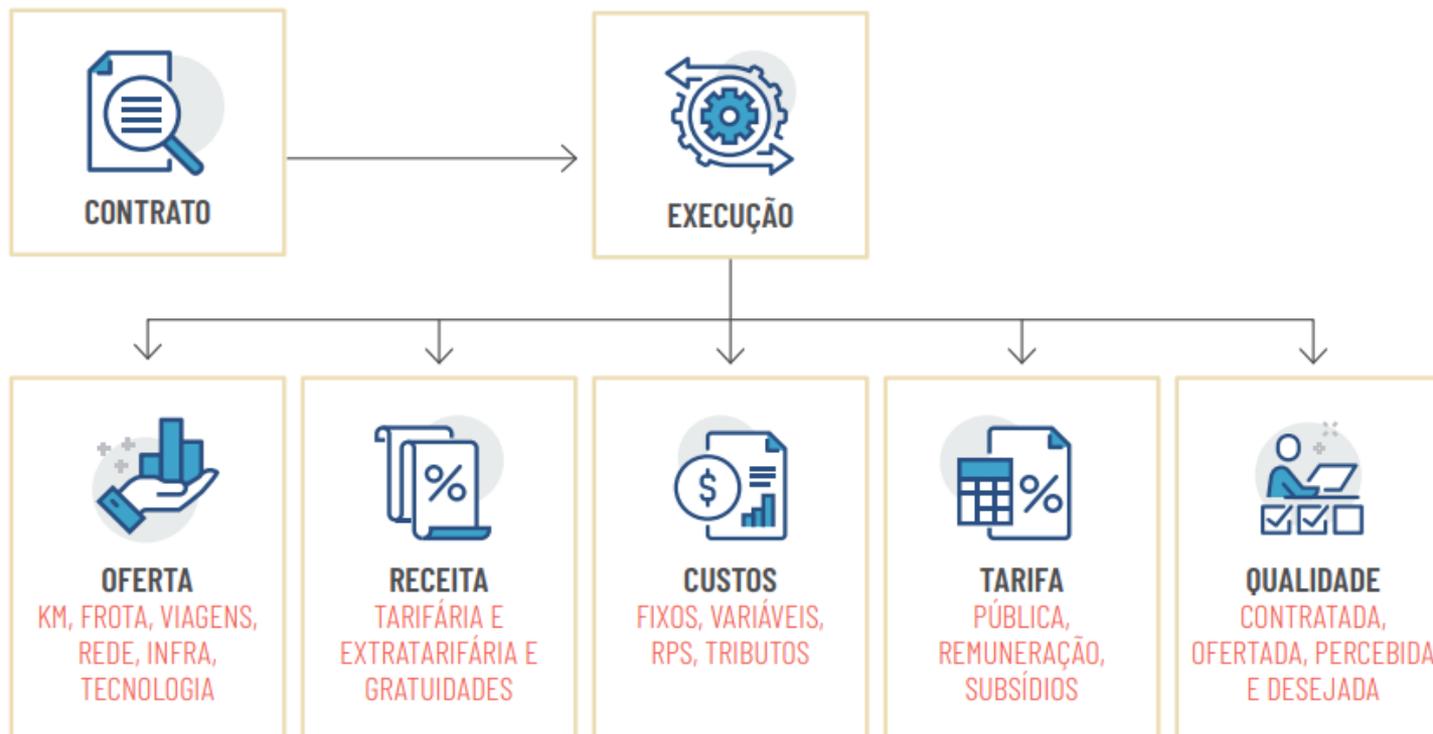


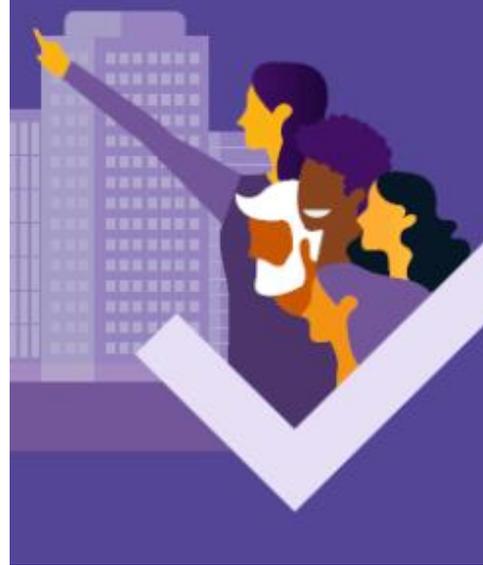
**PROPOSTAS PARA UM TRANSPORTE PÚBLICO  
EFICIENTE, BARATO E COM QUALIDADE**

## ❑ Por que a transparência?

- ❖ Para esclarecer a opinião pública
  - ✓ Das razões e da importância da infraestrutura adequada ao transporte e da prioridade para o ônibus na via
  - ✓ Das razões e da importância de implantar redes eficientes e menos onerosas
  - ✓ Da relação entre padrões de qualidade e custo do sistema
  - ✓ Da importância de participação de outros beneficiários na cobertura dos custos do sistema
  - ✓ Sobre os custos do sistema e a razão do nível tarifário adotado
- ❖ Para criar as condições para a obtenção de recursos extra tarifários
- ❖ Para ter a opinião pública do lado das mudanças

## Objetos da transparência





## ❑ Objetos da transparência

### ❖ Oferta

- ✓ Maior capilaridade implica em maior custo
- ✓ Lotações menores implicam em maior custo

### ❖ Infraestrutura

- ✓ Uso da via deve ser equitativo e a unidade de medida é número de passageiros transportados por hora



## ❑ **Objetos da transparência**

### ❖ **Arrecadação tarifária**

- ✓ Provém do pagamento da tarifa e, dependendo do município, também de complemento do orçamento público (subsídio)

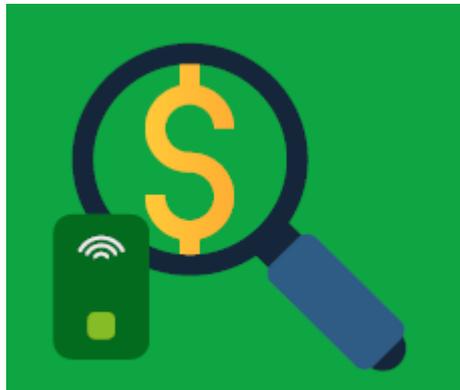
### ❖ **Tarifa**

- ✓ Gratuitades e descontos implicam no aumento da tarifa para quem paga (ou aumento do subsídio)
- ✓ Experiências internacionais indicam que um transporte público de qualidade recebe subsídios de várias naturezas para a sustentação do serviço e redução da tarifa
- ✓ O transporte público de qualidade é fundamental para o bom funcionamento das cidades e toda a sociedade deve contribuir para sua sustentabilidade, não apenas os passageiros.

## ❑ Objetos da transparência

### ❖ Custos

- ✓ Os custos dos serviços prestados dependem:
  - ✓ Do número de linhas e da organização física da rede de transporte
  - ✓ Dos tipos de veículos utilizados e da tecnologia embarcada
  - ✓ Da infraestrutura utilizada pelos ônibus



## ❑ Objetos da transparência

- ❖ Termos do contrato de prestação de serviço
  - ✓ Exigências feitas pelo poder público
  - ✓ Compromissos dos prestadores dos serviços
  - ✓ Prazo de duração do contrato
  - ✓ Processo de reajuste tarifário
- ❖ Fiscalização da prestação dos serviços
  - ✓ Forma como o poder público monitora sua participação no desempenho
  - ✓ Forma como o poder público monitora o serviço e fiscaliza
  - ✓ Principais incentivos e sanções aplicadas

## ❑ Objetos da transparência

- ❖ Gestão pública do transporte
  - ✓ Manutenção de dados e informações atualizados e confiáveis
  - ✓ Ampla divulgação sobre o serviço efetivamente prestado e as penalidades por descumprimentos
  - ✓ Treinamento da equipe técnica
  - ✓ Indicadores e avaliação do serviço prestado
  - ✓ Normas de conformidade e conduta (*compliance*)
- ❖ Gestão do operador
  - ✓ Fornecimento das informações e dados do sistema por ele operado
  - ✓ Normas de conformidade e conduta (*compliance*)



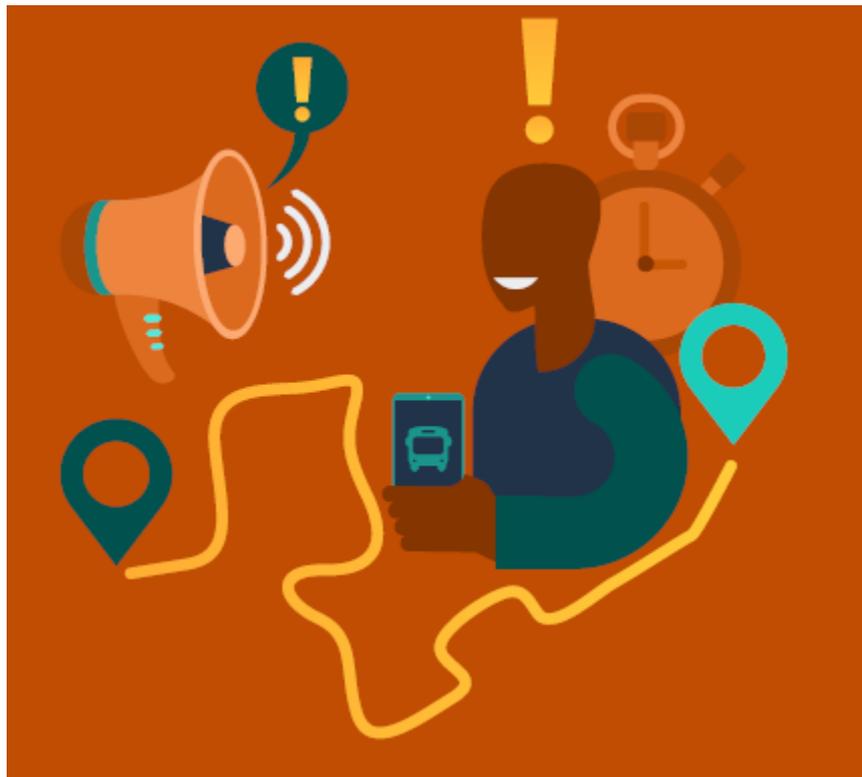
## ❑ Objetos da transparência

- ❖ Da comunicação com a população e a mídia
  - ✓ Visibilidade às informações e dados do sistema de transporte
  - ✓ Informações em terminais de transferência
  - ✓ Informação com alterações do sistema com antecedência.
  - ✓ Prestação de contas do serviço efetivamente realizado
  - ✓ Existência de espaços de participação com representação da sociedade civil organizada

## ❑ Propostas para melhoria da transparência

- ❖ Divulgação das informações relevantes dos contratos de prestação dos serviços
- ❖ Divulgação da metodologia de cálculo do custo
- ❖ Divulgação de relatórios mensais de prestação de contas do serviço efetivamente realizado
- ❖ Divulgação dos direitos e obrigações contratuais do poder público e do prestador do serviço
- ❖ Divulgação das penalidades por descumprimentos contratuais

# COMUNICAÇÃO E DESENVOLVIMENTO SOCIAL



## ❑ **Comunicação com o poder público e a sociedade**

- ❖ Divulgar informações essenciais do transporte
- ❖ Estabelecer diálogo com a mídia
- ❖ Promover campanhas educativas

## ❑ **Informação e diálogo com o passageiro**

- ❖ Ofertar conteúdos digitais aos passageiros embarcados
- ❖ Criar canais digitais
- ❖ Realizar pesquisas periódicas com passageiros
- ❖ Desenvolver ações de responsabilidade social empresarial
- ❖ Facilitar a existência de canais de participação dos setores organizados da sociedade

## ❑ **Formação para o passageiro frequente**

- ❖ Transformar o transporte em ambiente de aprendizagem (acesso digital à oportunidades de ensino à distância para tornar produtivo o tempo de viagem e orientar sobre as características do sistema local de transporte)



# AÇÕES EMERGENCIAIS



## ❑ Efeitos da pandemia da covid-19

- ❖ Desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos
  - ✓ Queda abrupta de receita e necessidade de manutenção de oferta compatível com protocolos de saúde
  - ✓ Falência e/ou desistência de operadores
- ❖ Redução da demanda
  - ✓ Medo da população
  - ✓ Falta de renda de parte dos antigos passageiros
  - ✓ Redução da atividade econômica (desemprego)
  - ✓ Evasão para sistemas alternativos e piratas
- ❖ Necessidade de novos padrões de qualidade
  - ✓ Atendimento aos protocolos da saúde (aglomeração e higiene)

## ❑ Medidas emergenciais necessárias

- ❖ Aportar recursos emergenciais para cobertura do déficit durante os efeitos da pandemia
- ❖ Repactuar os contratos vigentes, compatibilizando receita com oferta
- ❖ Implantar protocolos de higiene e saúde na frota e adequar a lotação dos veículos e terminais
- ❖ Implantar medidas de viabilização imediata de prioridade na via (reduzir tempo de viagem/tempo à bordo)
- ❖ Melhorar o funcionamento dos terminais de transferência para evitar aglomerações e longo tempo de espera
- ❖ Escalonar as diversas atividades urbanas

