

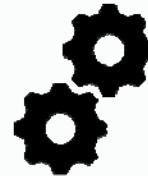
# Como Reduzir a Tarifa do Transporte Público Coletivo

Brasília, 16 de Setembro de 2019.

# DESAFIO



MENOR TARIFA

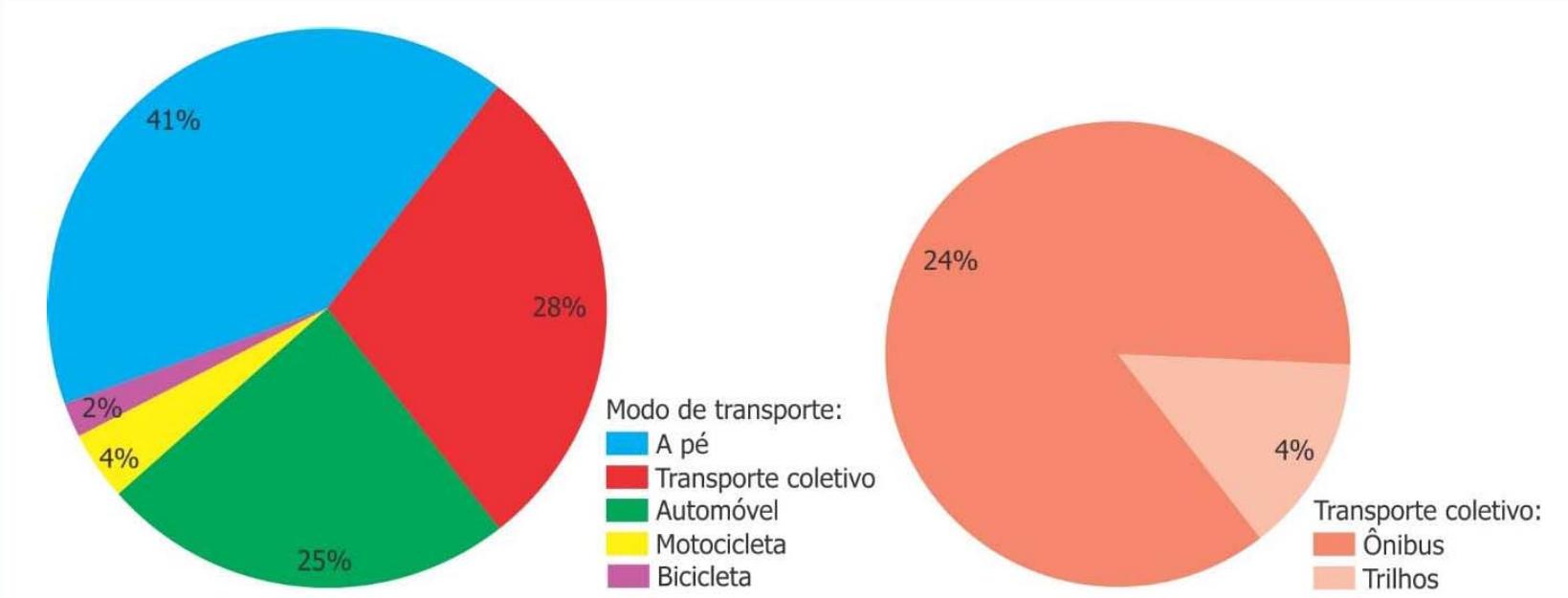


MAIOR QUALIDADE



# Uso do Transporte Público Coletivo

*Distribuição percentual das viagens por modo de transporte, 2016*



Fonte: Simob/ANTP, Relatório geral 2016 (Maio de 2018)

# Transporte Individual

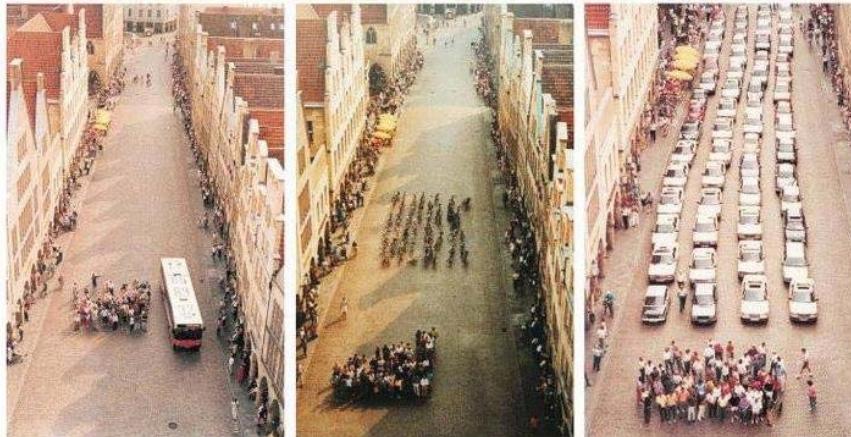
## Baixa Eficiência Energética

- Praticamente somente 10% do combustível queimado é utilizado para o condutor do veículo. O restante é para movimentar o próprio veículo.
- O ônibus urbano (ABNT NBR 15570) a energia útil é de 35% (70 passageiros)



## Ocupação do Espaço Público

### ESPAÇO QUE 60 PESSOAS OCUPAM NO TRÂNSITO: ÔNIBUS      BICICLETA      CARRO



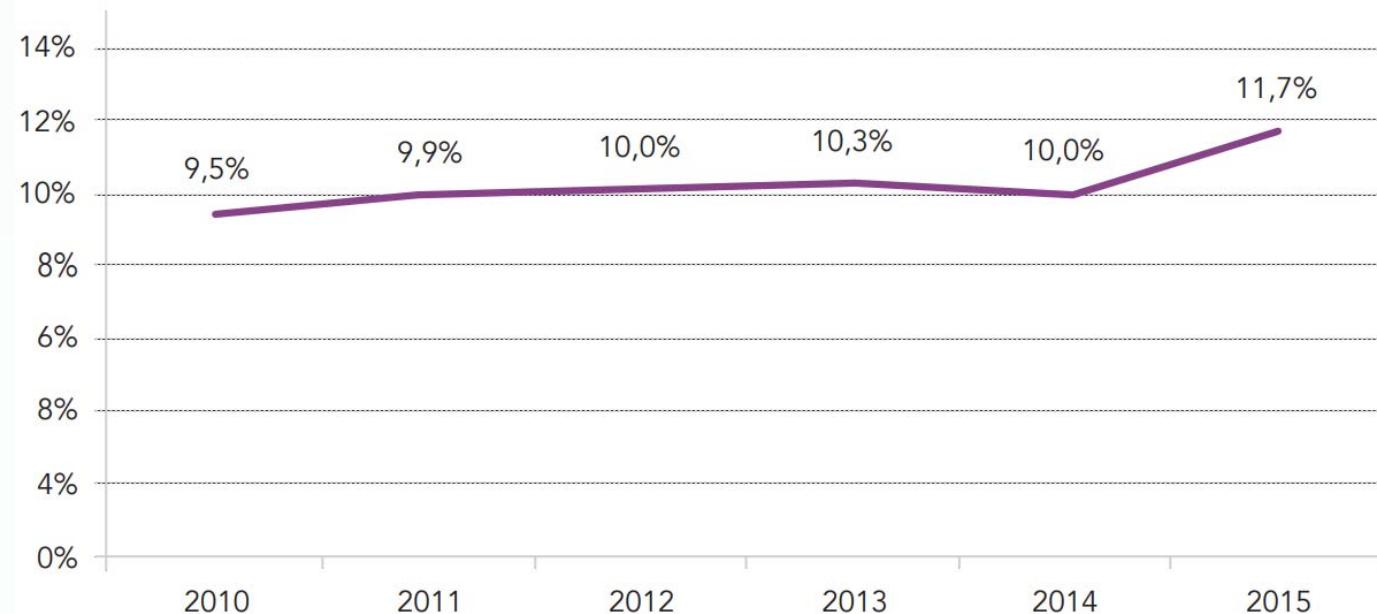
[Pesquisa Vale-Transporte]



# Percentual da renda comprometida com transporte

*Evolutivo do peso do custo do transporte público na renda média*

- Percentual significativo da renda comprometida com transporte coletivo, com tendência crescente:
  - ✓ 2010 – *Cerca de 9,5% da renda média do trabalhador comprometida (realização de 50 viagens);*
  - ✓ 2015 – *11,7% em média.*



*Fonte: MDR, novembro 2018, a partir de dados da ANTP e IBGE (2010 a 2015)*

# Insustentabilidade do Transporte Coletivo Urbano

*Fatores preponderantes para o desequilíbrio do sistema*

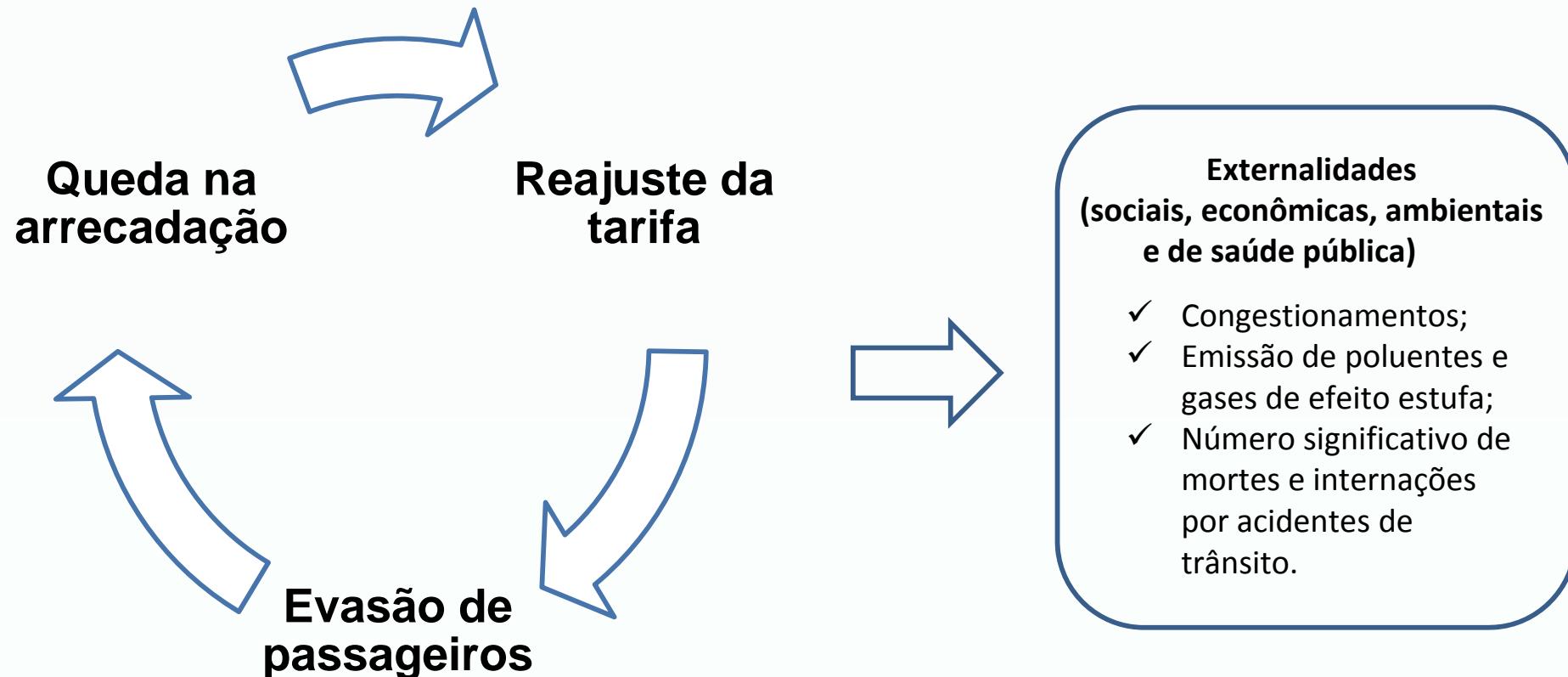
- Uso exagerado do automóvel
  - ✓ Aumento abaixo da inflação para o transporte individual: política de desoneração fiscal, subsídios;
  - ✓ Baixas restrições ao uso do automóvel nas regiões de maior atividade nas cidades
- Receita advinda preponderantemente da tarifa pública
- Concessão de gratuidades sem fontes de custeio específicas
  - ✓ Oneração do valor das passagens em 21%, em média (NTU)
- Aumento sistemático da tarifa para fazer frente aos custos de operação
- Insegurança jurídica dos contratos de concessão
- Baixa regulamentação para transporte por aplicativos



- Redução na quantidade de passageiros transportados:
  - ✓ Queda de 9% entre 2014 e 2015 (Anuário 2016 – NTU: Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos).

# Círculo “vicioso” da perda de qualidade do sistema

*Fatores preponderantes para o desequilíbrio do sistema*



# Como romper o círculo?

*Premissas para a sustentabilidade dos sistemas TPC*

- Reconhecimento do **caráter essencial do transporte público coletivo**
  - ✓ Insumo essencial da atividade econômica e do desenvolvimento social
  - ✓ Custos do TPC devem ser assimilados por toda a sociedade e não só pelos seus usuários diretos
- Priorização do TPC no sistema viário
  - ✓ Ocupação mais racional das vias de circulação: os carros ocupam 75% das vias e só transportam 20% das pessoas
  - ✓ Diminuição dos custos de operação e do tempo de viagem em TPC
- Contribuição do Transporte Individual Motorizado
  - ✓ Pedágios urbanos;
  - ✓ Zona azul;
  - ✓ Sobretaxa no licenciamento de veículos;

# Como romper o círculo?

## A questão tarifária

- Desvinculação entre a **tarifa pública** e a **tarifa de remuneração**
  - ✓ **Tarifa de remuneração:** valor que o órgão gestor deve pagar à concessionária pela prestação do serviço de transporte público urbano.
  - ✓ **Tarifa pública:** valor pago pelos passageiros pela utilização dos serviços.
- Uso de **subsídios públicos e receitas extra tarifárias** para custeio da tarifa de remuneração:



Fonte: Caderno Técnico de Referência - Gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo (GIZ/MDR)

# Fontes de receita

## ➤ Receitas extra tarifárias:

- ✓ Exploração publicitária veículos;
- ✓ Receitas imobiliárias → exploração comercial de imóveis no entorno das estações e terminais

## ➤ Custeio das gratuidades pelo órgão ou entidade instituidora que geram o benefício

- ✓ Recursos oriundos das fontes financiadoras das políticas setoriais que oferecem gratuidades: idosos, pessoas com deficiência, estudantes
- ✓ Recursos próprios das entidades públicas que oferecem gratuidades: correios, forças policiais, agencias de fiscalização e outras

## ➤ Incentivo a mobilidade urbana de qualidade

- ✓ Estabelecer Fundo interfederativo de incentivo ao transporte público.
  - ✓ A ser apresentado e discutido na reforma tributária.
- ✓ Contribuição decorrente da Valorização imobiliária no entorno dos corredores de transporte;
- ✓ Recursos decorrentes de concessões e PPP's
- ✓ Subsídios Prefeitura (se, necessário!)

# Ações do Poder Público

## ➤ União – Governo Federal e Congresso Nacional

- ✓ Reforma tributária: destinação dos recursos para criação do Fundo Nacional de Transporte Público Coletivo
- ✓ Disponibilizar para a Mobilidade Urbana os Fundos “Verdes”
- ✓ Promover financiamento da Infraestrutura (Bancos Internacionais de Fomento, FGTS, BNDES)
- ✓ Programas com incentivos para financiamento da modernização dos serviços e melhoria da infraestrutura e frota, especialmente voltados para a eletromobilidade.
- ✓ Promover a Autoridade Metropolitana

## ➤ Estados

- ✓ Criação de Fundos Estaduais: Destinar parte dos recursos de IPVA e licenciamento de veículos;
- ✓ Simplificação nas concessões de TPC, disponibilizar Fundo Garantidor
- ✓ Promover concessão ou PPP para os corredores de BRT intermunicipal
- ✓ Participar da Governança da Autoridade Metropolitana

## ➤ Municípios

- ✓ Instrumentos de recuperação da valorização imobiliária: Contribuição de Melhoria e Outorgas Onerosas; e
- ✓ Instituição de zona azul e restrições para utilização de automóveis nas áreas de maior atividade econômica
- ✓ Promover concessão ou PPP para os corredores de BRT municipal
- ✓ Promover Integrações
- ✓ Participar da Governança da Autoridade Metropolitana

# Recomendações aos Concessionários

## **Investimentos Maciços em tecnologia**

Aplicativos, ITS , Energia limpa, Eletromobilidade, sistemas de arrecadação, , Blockchain

## **Assumir em PPP os corredores de BRT**

## **Otimizar as Integrações**

**OBRIGADO!**  
**Jean Carlos Pejo**  
**Assessor Especial MDR**