

ANÁLISE COMPARATIVA ENTRE SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO RODOVIÁRIO DE CIDADES BRASILEIRAS

RELATÓRIO FINAL

ABRIL/2025

AGRADECIMENTOS

O Instituto MDT manifesta o seu agradecimento a todos os técnicos e gestores dos órgãos municipais e distrital de mobilidade urbana das capitais participantes deste estudo técnico, e também aos parceiros que contribuíram efetivamente durante todo o processo, seja no apoio, na produção dos dados solicitados, no fornecimento de informações e na construção do termo de referência para aplicação, e que possibilitaram a realização da análise comparativa entre os sistemas de transporte público coletivo urbano rodoviário, em especial a:

- Agência de Transporte Coletivo de Palmas (ATCP).
- Agência Municipal de Transporte e Trânsito – Campo Grande/MS (AGETTRAN).
- Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo (CETURB-ES).
- Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos – Goiânia/GO (CMTC).
- Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (ETUFOR).
- Empresa Pública de Transporte e Circulação - Porto Alegre/RS (EPTC).
- São Paulo Transporte S/A (SPTrans).
- Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal (SO).
- Secretaria de Transporte e Mobilidade – Distrito Federal (SEMOB).
- Secretaria Municipal de Mobilidade – Salvador/BA (SEMOB).
- Secretaria Municipal de Transportes e Infraestrutura – Florianópolis/SC (SMTI).
- Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Ceará (SINDIÔNIBUS).
- Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SEMOB).
- Urbanização de Curitiba S.A. (URBS).

FICHA TÉCNICA – INSTITUTO MDT

DIRETORIA EXECUTIVA

Getúlio Vargas de Moura Júnior
Presidente

Valeska Peres Pinto
1º Vice-Presidente

Juarez Bispo Mateus
2º Vice-Presidente

Cristina Maria Baddini Lucas
3º Vice-Presidente

Nazareno Stanislau Affonso
Diretor Nacional Executivo

Wesley Ferro Nogueira
Secretário Executivo

EQUIPE TÉCNICA

Wesley Ferro Nogueira
Coordenador Geral

Nazareno Stanislau Affonso
Coordenador Técnico

SUMÁRIO

1. Apresentação	06
2. Introdução	07
3. Sistemas de Transporte Público Coletivo	10
3.1 - Belém/PA	10
3.2 - Brasília/DF	11
3.3 - Campo Grande/MS	12
3.4 - Curitiba/PR	14
3.5 - Florianópolis/SC	16
3.6 - Fortaleza/CE	18
3.7 - Goiânia/GO (RM)	19
3.8 - Palmas/TO	21
3.9 - Porto Alegre/RS	23
3.10 - Salvador/BA	24
3.11 - São Paulo/SP	26
3.12 - Vitória/ES (RM)	29
4. Indicadores Avaliados	32
4.1 – Frota	32
4.2 - Idade média da frota	35
4.3 – Linhas	36
4.4 - Distância percorrida	38
4.5 - Passageiros transportados por dia	39
4.6 – Custo	41
4.7 – Tarifas	42
4.8 - Gratuidades e benefícios	46
4.9 - Subsídio público	47
4.10 - Tarifa técnica	49
4.11 - Custo do diesel	52
4.12 - Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK)	53
4.13 – Trabalhadores	55
4.14 - Jornada e salário médio de motoristas e cobradores	56
4.15 – Operadores	57
4.16 - Faixas e corredores exclusivos	59
4.17 - Velocidade média na operação (km/h)	60
4.18 - Demanda do sistema antes e depois da pandemia	61
4.19 - Centro de Controle Operacional (CCO)	63
4.20 - Índice de Qualidade do Transporte (IQT)	65
4.21 - Percepção do usuário do sistema	69
4.22 - Fundo de transporte público coletivo	71
4.23 - Conselho de transporte público coletivo	72
4.24 - Órgão gestor	77

5. Conclusão	78
6. Referências	87
7. Lista de siglas	98
8. Termo de Referência	103

1. APRESENTAÇÃO

O Instituto MDT é uma organização sem fins lucrativos, dedicada à mobilidade urbana e com atuação em todo o território nacional. Criado como iniciativa de entidades no ano de 2003, junto com a Frente Parlamentar do Transporte Público, o Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (MDT) foi resultado de uma articulação de vários segmentos com expressiva representatividade, como instituições não governamentais; entidades de trabalhadores em transportes; empresas operadoras e fabricantes de equipamentos para o transporte público; associações nacionais de profissionais liberais; movimentos populares e órgãos e empresas vinculadas a governos estaduais e municipais. Em 2016 transforma-se em Organização Não Governamental (ONG), tornando-se o Instituto MDT.

O Instituto MDT tem como missão efetivar o transporte público de qualidade e a mobilidade ativa como estruturadores do desenvolvimento urbano sustentável e promotores do direito à cidade. O seu objetivo principal sempre foi a luta pelo direito ao transporte público de qualidade para todos e pela mobilidade urbana sustentável.

No território do Distrito Federal e do Entorno, o Instituto MDT tem acompanhado de perto todos os debates relacionados à mobilidade urbana e contribuído de forma efetiva através da participação nas atividades e eventos, mas principalmente na produção de conteúdo técnico para subsidiar as discussões. A primeira contribuição, nesse sentido, ocorreu em 2017, com a produção do documento técnico denominado “A evolução recente do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal”, que integra o escopo do projeto “Pensar o transporte público na cidade planejada para o automóvel”.

Em 2023, no âmbito nacional, o Instituto MDT publicou dois importantes documentos para subsidiar o debate em todo o país acerca de novas perspectivas para a política de mobilidade urbana: a “Fundamentação da implementação do Sistema Único de Mobilidade Urbana (SUM) no Brasil” e a “Análise comparativa dos principais sistemas existentes no Brasil”.

Pelo reconhecimento ao trabalho desenvolvido ao longo da sua existência, o Instituto MDT recebeu o “Prêmio Lucio Costa 2021: Categoria Entidade – Mobilidade Urbana”, concedido pela Comissão de Desenvolvimento Urbano da Câmara Federal.

2. INTRODUÇÃO

Os Sistemas de Transporte Público Coletivo (STPC) exercem papel fundamental dentro das cidades, garantindo o deslocamento de segmentos expressivos da sociedade, contribuindo para a redução de emissões de gases e material particulado e para a segurança viária, conforme reconhecido pela própria Organização das Nações Unidas (ONU), além de ser um indutor do desenvolvimento da atividade econômica no espaço urbano, fomentando o comércio, a indústria e o setor de serviços, além do lazer e da cultura.

Em que pese a sua importância dentro do Distrito Federal (DF), ao longo dos anos o STPC vem reduzindo a sua participação dentro da matriz modal da cidade, com a perda de passageiros se acentuando a partir da década de 90 e alcançando níveis alarmantes durante a pandemia, apesar de uma recuperação atual em patamares imediatamente anteriores à crise sanitária.

Ao mesmo tempo, o aumento crescente e acelerado da frota de automóveis do DF, a chegada dos aplicativos de viagens, que extraíram os passageiros de viagens curtas do transporte público, e o baixo investimento em infraestrutura exclusiva para a circulação dos ônibus, demonstram que o transporte individual motorizado continua a ser o foco principal das políticas públicas, que ainda se baseiam em obras de grande porte para a promoção de uma inalcançável fluidez dentro do sistema viário.

Competindo com grandes adversidades, apesar de ser o principal instrumento para a mobilidade de parte da população, o transporte público apresenta uma avaliação negativa dentro da sociedade, e não se esperava algo diferente, uma vez que não se consegue o cumprimento dos horários fixados em planilhas, há intervalo considerável entre os ônibus dentro das linhas e registra-se uma grande pressão de demanda concentrada nos horários dos picos, com a lotação dos veículos sendo identificada como uma marca do serviço, mesmo que a ociosidade da frota espelhe a natureza da operação nos demais períodos do dia.

Mesmo com os avanços alcançados dentro do atual STPC/DF, se comparado com o modelo anterior à licitação de 2012, onde podem ser destacados a operação de uma frota muito mais nova e com idade média abaixo da nacional; a implantação do BRT Sul e do Corredor da EPTG; a introdução do Bilhete Único; o aumento da frota e de linhas e a gestão da bilhetagem pelo BRB, a percepção em relação ao sistema de transporte público em Brasília ainda é muito negativa. Nesse sentido, ainda é preciso continuar investindo na qualificação do serviço, aprofundando mudanças como a implementação de mais infraestrutura exclusiva para o transporte público sobre pneus e a regulação do uso excessivo do transporte individual motorizado na cidade.

O objetivo geral do trabalho do Instituto MDT consiste na produção de uma análise comparativa, baseada na identificação de dados e informações relativas aos sistemas de transporte público coletivo rodoviário urbano ou metropolitano de caráter urbano de uma amostra previamente definida de 16 cidades/regiões metropolitanas brasileiras,

para a construção de um quadro que permita posicionar o STPC/DF, avaliando elementos de similaridade e de diferenciação entre eles, apontando aspectos que confirmam o avanço do sistema local, mas também produzindo elementos para a identificação de ajustes necessários.

O levantamento dos dados foi realizado diretamente junto aos órgãos gestores de transporte e/ou mobilidade urbana de 16 cidades/regiões metropolitanas, contemplando todas as regiões do país, com a seguinte proposta original de configuração: Belém/PA, Manaus/AM e Palmas/TO (Norte); Fortaleza/CE, Recife/PE e Salvador/BA (Nordeste); Belo Horizonte/MG, Rio de Janeiro/RJ, São Paulo/SP e Vitória/ES (Sudeste); Curitiba/PR, Florianópolis/SC e Porto Alegre/RS (Sul) e Brasília/DF, Campo Grande/MS e Goiânia/GO.

Todos os órgãos gestores das capitais descritas acima receberam ofício do Instituto MDT, com envio no mês de outubro/2024, onde se promoveu a apresentação da entidade, além da formalização do pedido institucional dos dados de todos os 27 indicadores iniciais propostos no trabalho técnico que seria desenvolvido, com o devido encaminhamento em anexo de uma planilha em Excel para preenchimento com as informações do respectivo sistema local e de um roteiro contendo orientações para subsidiar este processo de resposta do formulário.

Entretanto, mesmo considerando um prazo de quatro meses para a produção dos dados, alguns órgãos gestores não conseguiram entregar todas as informações solicitadas, e esta ausência será percebida no momento da apresentação dos indicadores, além do fato de que quatro dessas capitais não atenderam a demanda e nem ao menos se manifestaram em relação a esse descumprimento, que é o caso de Belo Horizonte/MG, Manaus/AM, Recife/PE e Rio de Janeiro/RJ.

Há de se considerar que houve a produção de um conjunto significativo de dados dos sistemas de transporte público coletivo, como poderá ser visto a seguir, o que permitiu ao Instituto MDT a realização de uma análise comparativa mínima entre os indicadores sugeridos. No entanto, o repasse de dados referentes a todos os itens listados e o atendimento integral da solicitação por parte de todas as 16 capitais propostas teriam sido ainda mais relevantes para o estabelecimento de uma comparação entre o STPC/DF e os demais sistemas de transporte público coletivo.

Este documento técnico foi estruturado em sete capítulos. No primeiro há uma apresentação do Instituto MDT, com a breve descrição sobre a sua missão e as atividades realizadas ao longo de sua história. O capítulo seguinte é dedicado ao detalhamento do objeto do trabalho, destacando a defesa da importância da análise comparativa entre os sistemas de transporte proposto, citando as capitais inicialmente sugeridas, como instrumento para a melhoria da percepção da sociedade em relação ao Sistema de Transporte Público Coletivo do DF (STPC/DF).

O capítulo 3 é voltado para uma breve apresentação do sistema de transporte público coletivo de cada uma das doze cidades que respondeu ao questionário enviado, destacando os dados que foram entregues e que traçam a configuração de cada modelo, com informações completas para os casos com maior grau de respostas.

Por sua vez, no capítulo 4 é que se faz a abordagem acerca de cada um dos 24 indicadores avaliados (três tópicos originais não foram considerados), com as suas respectivas subdivisões em itens, a apresentação e a organização dos dados em tabelas em formato Excel, para melhor visualização dos números e, por fim, a execução da análise comparativa, propriamente dita, entre os doze sistemas, com destaque para o estabelecimento de um paralelo entre o STPC/DF e os demais.

O capítulo 5 é dedicado às conclusões e às reflexões acerca do posicionamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF em relação aos outros sistemas, apontando os aspectos onde ele apresenta diferencial qualitativo, mas também onde exige a promoção de ajustes para a sua qualificação, a partir de experiências de outras cidades que podem ser consideradas como bem sucedidas e, por isso, merecem ser implementadas.

Os três últimos capítulos são reservados para o detalhamento das referências bibliográficas que serviram como fonte de consulta para a execução deste trabalho técnico, para a descrição completa de todas as siglas e respectivas definições, e o compartilhamento do termo de referência enviado para os órgãos gestores, com as definições e orientações técnicas para o preenchimento da planilha com os dados dos sistemas.

3. SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

3.1 BELÉM/PA

Os dados do Sistema de Transporte Público da cidade de Belém/PA foram repassados, em 30/12/2024, pela então Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana (Semob), órgão da estrutura da Prefeitura, que foi criada por intermédio da Lei Municipal nº 9.031/2013 (a nova unidade foi renomeada, pela gestão atual, para Secretaria Municipal de Segurança, Ordem Pública e Mobilidade de Belém – Segbel). No entanto, é preciso destacar que vários indicadores não foram informados pela Semob, o que comprometeu a identificação plena do sistema urbano local e a sua posterior comparação com o STPC/DF, como poderá ser visto no item nº 4 deste documento técnico.

Segundo as informações encaminhadas ao Instituto MDT, o sistema de Belém opera com uma frota de 1.121 ônibus, sendo 5 veículos elétricos, com a oferta de 70% da frota operante nos dias de sábado e de 50% aos domingos. Há 160 linhas, onde é produzida uma quilometragem média mensal de 7.566.372,57 km e com um percurso médio mensal de 6.271,72 km por veículo operante.

São transportados 753 mil passageiros/dia e o sistema tem um custo total mensal aproximado de R\$ 31 milhões, que representa um custo de R\$ 24,29 para cada habitante da cidade e de R\$ 3,42 para cada usuário do transporte público. A tarifa vigente para o usuário está fixada em R\$ 4,00, com a tarifa técnica representando R\$ 5,0185, mas não há o registro do aporte de nenhum subsídio público.

O sistema de transporte público de Belém apresenta um Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) de 1,9442, com a utilização de 5.605 trabalhadores diretamente na área operacional. Segundo a Semob há 20 empresas operando no sistema, mas não houve processo licitatório para a seleção dessas concessionárias.

Em relação à infraestrutura exclusiva implantada para o transporte público, a cidade de Belém conta com somente 19,5 km de corredores exclusivos e apenas 6,36 km de faixas exclusivas ou preferenciais. Essa reduzida infraestrutura se reflete na baixa velocidade média registrada na operação do sistema, com os ônibus circulando na casa dos 18 km/h.

O Centro de Controle Operacional (CCO) foi implantado, mas a gestão não está sob a responsabilidade do poder público e, sim, sob o comando do sindicato das empresas operadoras (Setransbel). O sistema não conta com Índice de Qualidade do Transporte (IQT) para a mensuração da prestação do serviço e também não há Fundo de Transporte Público. O Conselho de Transporte Público tem a participação de 16 membros, com natureza deliberativa e consultiva.

3.2 BRASÍLIA/DF

As informações do Serviço de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF) foram repassadas, em 10/01/2025, pela Secretaria de Transporte e Mobilidade do DF (Semob), com essa nomenclatura tendo sido instituída através do Decreto nº 39.610/2019. Conforme expresso no site da Secretaria, a missão da Semob é a de “assegurar à população o direito de vir e o acesso à cidade, de forma integrada, com qualidade, sustentabilidade e justiça social”.

Conforme os dados disponibilizados ao MDT, a frota total do Serviço Básico Rodoviário do STPC/DF é composta por 2.967 ônibus, com todos os veículos acessíveis, mas a grande maioria por plataforma elevatória, uma vez que são 2.503 ônibus básicos. A frota operante é de 2.780 ônibus, o que representa 93,6% da frota total. Aos sábados, a frota opera com 1.780 ônibus e, aos domingos, com 1.186. No entre-pico, 695 veículos são recolhidos em função da baixa demanda. Existem somente 6 veículos elétricos em operação no sistema do Distrito Federal.

A idade média da frota que opera no DF é a menor das capitais investigadas, com apenas 2,16 anos. Atualmente existem 939 linhas, bem acima das poucas mais de 700 que estavam previstas no edital de licitação de 201, sendo 414 circulares e 525 de ligação. No STPC/DF, as linhas têm extensão média de 40 km, a maior entre todas as cidades pesquisadas, o que gera a produção de uma quilometragem média mensal de mais de 20 milhões de km pela frota operante e um percurso médio mensal de 7.416,02 km para cada ônibus do sistema.

O sistema registra mais de 1,1 milhão de acessos/dia, representando um custo médio mensal de quase R\$ 190 milhões (em 2024 o custo total foi de R\$ 2.279.363.573,04), e um valor de R\$ 67,42/por habitante. Cada veículo apresenta um custo mensal de R\$ 67.765,60.

São praticadas três tarifas públicas no STPC/DF, nos valores de R\$ 2,70; R\$ 3,80 e R\$ 5,50, que foram fixadas em janeiro/2020, através do Decreto nº 40.381/2020, com alteração pelo Decreto nº 40.392/2020, e que estão vinculadas ao tipo de linha existente, se urbana ou metropolitana. Por outro lado, a tarifa de remuneração é diferenciada para cada concessionária, sendo: Bacia 1 = R\$ 8,5197; Bacia 2 = R\$ 7,5166; Bacia 3 = R\$ 8,4901; Bacia 4 = R\$ 8,8297 e Bacia 5 = R\$ 8,8600.

No Distrito Federal, todos os estudantes e as pessoas com deficiência estão isentos do pagamento da tarifa, além da garantia legal para idosos. Assim, as gratuidades e benefícios representam um valor mensal acima de R\$ 85 milhões, representando 44,8% do custo total do sistema de transporte público. Em 2024 houve o aporte de um subsídio público no montante de R\$ 1,7 bilhão, que hoje já é responsável pelo financiamento de 74,58% do custo total do sistema. Esse subsídio foi utilizado para o custeio das gratuidades, mas também para a cobertura do déficit existente entre a tarifa pública e a tarifa técnica, uma vez que esse modelo de remuneração que está expresso na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) foi incorporado no DF na licitação ocorrida em 2012.

Em relação ao Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK), o número do Distrito Federal é o menor entre todas as capitais analisadas, apenas 1,20, confirmando que o sistema opera em longas distâncias e sem processo de renovação de passageiros ao longo das viagens, que são predominantemente pendulares. Há 11.033 trabalhadores diretamente envolvidos com a área operacional do sistema, com média de 5 empregados por ônibus.

Existem 6 operadores no sistema regular, sendo 5 no Serviço Básico Rodoviário que foi licitado em 2012 (Edital de Concorrência N° 1/2011-ST), com vigência dos contratos por 10 anos e prorrogável por igual período (já está na fase que foi estendida), tendo reajuste anual no mês de setembro e revisões da tarifa técnica a partir de mudanças significativas na operação.

Em relação à infraestrutura para a circulação dos ônibus do sistema, no DF existem somente 150 km de vias como corredores exclusivos ou faixas exclusivas/preferenciais destinadas para o transporte público, número pouco representativo em relação ao sistema viário total. Essa pouca expressividade da infraestrutura exclusiva se traduz na atual velocidade média alcançada na operação do STPC/DF, registrando apenas 20 km/h.

Em 2019 o Sistema do DF transportou 319.499.897 passageiros e em 2023 o número foi de 303.652.892, representando uma redução na demanda de 4,95%, bem inferior à registrada em outras capitais no mesmo período, demonstrando uma aproximação dos números estabelecidos antes da pandemia.

Após bastante atraso, somente agora se encontra em implantação o Centro de Controle Operacional (CCO), que ficará sob a responsabilidade da Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília (TCB), conforme Portaria Conjunta n° 02/2024. Também ainda não foi implementada a apuração do Índice de Qualidade do Transporte (IQT), prevista desde a licitação de 2012, e que agora se encontra em processo de discussão de uma nova proposta de indicador.

O Fundo do Transporte Público Coletivo foi extinto por intermédio da Lei n° 6.117/2018 e não se tem ideia de nenhuma outra iniciativa por parte da gestão pública visando à sua recriação. Por outro lado, o Conselho de Transporte Público se encontra em funcionamento, contando com a participação de 13 membros, mas apresentando caráter apenas consultivo, uma vez que o Decreto n° 38.058/2017 limitou sua competência as questões expressas na Lei Distrital n° 4.011/2007.

No momento se encontra em execução o processo de atualização do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade (PDTU), que deve estabelecer novas diretrizes para a política no Distrito Federal.

3.3 CAMPO GRANDE/MS

Os dados do Sistema Integrado de Transportes de Campo Grande (SIT) foram obtidos junto à Agência Municipal de Transporte e Trânsito (Agetran), órgão gestor responsável pelo sistema viário, trânsito e serviço de transporte público, originalmente

criada através da Lei Municipal nº 3.593/1998, e que enviou as informações ao Instituto MDT em 03/12/2024. Destaca-se, entretanto, que um conjunto expressivo de dados não foi encaminhado, o que compromete o processo de conhecimento do sistema de transporte público em sua integralidade e a posterior análise comparativa que é o objeto do trabalho técnico.

O Sistema de Campo Grande apresenta uma frota total de 460 veículos e a frota operante é de 412 ônibus. 90% dos veículos são do modelo básico, todos acessíveis por meio de plataforma elevatória e não há nenhum ônibus elétrico na frota. A frota que opera aos sábados é de 226 veículos e de 107 nos domingos, com o recolhimento de 20% dos ônibus no período do entre-pico.

A frota apresenta uma idade média de 7,6 anos. O sistema conta com 171 linhas, sendo que a maior parte é de alimentadoras (91), e que possuem uma extensão média de 19,218 km. A frota produz uma quilometragem média mensal de quase 2,5 milhões de km e cada veículo roda um percurso médio mensal de 5.215 km.

São transportados no SIT aproximadamente 161 mil passageiros/dia. Não foram repassados os dados sobre o custo total do sistema, o que impede o acesso a muitas outras informações importantes, como o custo do sistema por habitante, por usuário, por km, por veículo, etc.

A tarifa pública atual no sistema é de R\$ 4,95, com vigência a partir de 24/01/2025. Por outro lado, a Agetran informou que a tarifa técnica é de R\$ 5,95, com previsão de reajuste anual no mês de março e reequilíbrio financeiro ao longo do contrato. As gratuidades e os benefícios apresentam um valor mensal modesto de R\$ 95 mil. Foram aportados R\$ 27 milhões de subsídio público, no período de um ano, com desembolso mensal de R\$ 2,2 milhões. Entretanto, como não houve o repasse do dado do custo total do sistema, não foi possível identificar informações complementares importantes como a representação do subsídio no montante geral, no valor por ônibus operante e da sua representação por km.

O Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) é de 1,60. Não há informação sobre o número de trabalhadores no sistema e nem sobre os salários médios praticados. O sistema é operado pelo Consórcio Guaicurus, formado pelas empresas Viação Cidade Morena, Viação São Francisco, Jaguar Transporte Urbano e Viação Campo Grande, que foram selecionadas em processo licitatório realizado em 2012 (Contrato nº 330/2012, com duração até o ano de 2032).

Em relação à infraestrutura destinada ao transporte público, registra-se a existência de apenas 9,7 km de corredores exclusivos e de 10,34 km de faixas exclusivas/preferenciais. Esse quadro de falta de priorização no sistema viário se reflete diretamente na baixa velocidade alcançada pelos ônibus durante a operação, que no caso de Campo Grande é de apenas 17,81 km/h.

Não há dados sobre a demanda no transporte público nos anos de 2019 e 2023, como também não foi informado sobre a existência ou não de um Centro de Controle Operacional, do Índice de Qualidade do Transporte (IQT), do Fundo de Transporte Público, do Conselho de Transporte Público e, incrível, até mesmo dados sobre o

próprio órgão gestor do sistema, onde, imagina-se, as informações estariam facilmente disponíveis.

3.4 CURITIBA/PR

Os dados da Rede Integrada de Transporte (RIT) foram encaminhados ao MDT, em 07/02/2025, pela empresa Urbanização de Curitiba S.A (URBS), que é uma sociedade anônima criada originalmente em 1963, tendo a Prefeitura de Curitiba como acionista majoritária, com 99,9% do capital, e que tem a responsabilidade pelo planejamento, gestão, operação e fiscalização do serviço de transporte público, atribuição assumida no ano de 1986. Ressalva-se, entretanto, que várias informações não foram disponibilizadas ao MDT pelo órgão gestor, o que impede o conhecimento pleno da Rede e dificulta a análise comparativa pretendida.

A frota total da Rede é composta por 1.420 ônibus, com frota operante de 1.063 veículos, com destaque para a grande quantidade de articulados (284) e biarticulados (167), que são a principal referência do Sistema de Transporte Coletivo da capital paranaense. Existem apenas 7 veículos elétricos em toda a frota. A frota que opera aos sábados é de 498 ônibus (46,8% da frota operante) e, aos domingos, de 345 (32,4%). Não houve informação sobre a frota recolhida no entre-pico. A frota tem uma idade média de 8,96 anos.

São 303 linhas no sistema, sendo 150 alimentadoras, mas não foi informada a extensão média em km dessas linhas, um dado que é muito relevante para o conhecimento do tamanho da rede. Há uma produção média mensal de 6,04 milhões de km, com cada veículo percorrendo uma média mensal de 5.685,86 km. O sistema transporta, em média, 475 mil passageiros/dia.

A URBS também não compartilhou um dado extremamente relevante e que deveria ser referência no processo de transparência, exatamente aquele que se refere ao custo total do sistema. Por consequência, não foi possível se identificar a representação do custo do sistema por habitante, por usuário, por km e por veículo.

Também não foi informada a tarifa usuário vigente na RIT e nem o valor da tarifa técnica, mas em consulta ao site da Prefeitura de Curitiba verificou-se que a tarifa pública social não sofreu aumento em 2025, mantendo-se no valor de R\$ 6,00, mas a partir de 05/01/2025 foi introduzida uma meia-tarifa no sistema, no valor de R\$ 3,00, válida somente aos domingos e feriados.

Não há informações sobre gratuidades e benefícios. Em relação ao subsídio público aportado, a URBS não repassou informação, mas a Prefeitura divulgou que o financiamento do tesouro para o custeio do programa de meia-tarifa é estimado em R\$ 27 milhões/ano. No entanto, como não foi informado sobre a existência de subsídio para os demais dias da semana, não é possível saber a sua representação no custo do sistema (dado também não divulgado), no valor por passageiro, no valor por ônibus em operação e no valor por km.

A ausência de dados se repete para o Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK); para o quantitativo de trabalhadores atuando na área operacional do sistema e por ônibus; para a carga horária e salário médio de motoristas e cobradores; para informação básica, como o número de operadores do sistema (apesar da divulgação posterior de que há 3 consórcios: Pontual, Transbus e Pioneiro), o seu modelo de remuneração, apesar de mencionar mais à frente que a licitação foi realizada em 2009 (Edital nº 005), gerando os Contratos nº 84, 85 e 86/2010, com tempo de vigência dos contratos por 15 anos e possibilidade de prorrogação por mais 10 anos. Também não foram repassadas informações sobre a infraestrutura exclusiva destinada ao transporte público, como a extensão de corredores exclusivos e faixas exclusivas/preferenciais.

A velocidade média registrada na operação do sistema é de 18,42 km/h. Segundo os dados enviados pela URBS, no ano de 2019 foram transportados 203.918.521 passageiros, enquanto em 2023 a demanda atendida foi de 159.101.433 usuários. Durante esse período houve uma redução do número de passageiros transportados em 21,98%.

A URBS é responsável pela gestão do Centro de Controle Operacional (CCO), com a sua implantação tendo ocorrido em 2006. Com o CCO, o órgão gestor assume o controle de toda a operação, desde os sistemas de informação até as equipes de fiscalização em campo, conseguindo estabelecer a oferta de uma resposta mais rápida para as situações adversas enfrentadas pelo serviço, como a interrupção de viagens, obras em execução, acidentes e eventos.

O sistema conta com um Índice de Qualidade do Transporte (IQT), que é utilizado para mensurar a qualidade do serviço, a partir de 5 indicadores: I – Índice de cumprimento de viagens nas faixas horárias programadas; II – Índice de satisfação dos usuários quanto ao estado dos veículos e conduta dos operadores; III – Índice de interrupção de viagens por falhas de veículo em operação; IV – Índice de liberação de selo de vistoria e V – Índice de autuações. Conforme as condições estabelecidas, o não cumprimento das metas fixadas no IQT implica na obrigação do repasse de percentuais variando entre 0,3% e 0,6% da remuneração mensal do consórcio, por meta não atingida, para o Fundo de Urbanização de Curitiba (FUC).

O FUC foi criado por intermédio da Lei Municipal nº 4.369/1972, voltado para “atender aos programas de equipamento urbano e de infraestrutura, bem como, a promover os meios necessários à operação dos serviços públicos de transporte coletivo urbano de passageiros”, sob a gestão da URBS, com a previsão de recursos provenientes de dotações do orçamento público, da receita tarifária e da comercialização do vale-transporte.

O Conselho Municipal de Transporte de Curitiba foi instituído por meio da Lei nº 12.597/2008 e regulamentado pelo Decreto nº 397/2009. É composto por representantes do poder executivo municipal; do poder legislativo; das empresas concessionárias; do sindicato dos trabalhadores; dos usuários do transporte; do órgão gerenciador do sistema; do órgão de planejamento do município; de entidades de ensino superior; do Governo do Estado; de municípios da região metropolitana e do

órgão de gerenciamento de trânsito. Tem como atribuições a participação no planejamento, fiscalização e avaliação do serviço de transporte coletivo.

3.5 FLORIANÓPOLIS/SC

Os dados de Florianópolis foram disponibilizados ao Instituto MDT somente em 05/02/2025, através da Secretaria Municipal de Infraestrutura e Manutenção da Cidade (SMI), que assumiu as atribuições da antiga Secretaria Municipal de Transportes e Infraestrutura (SMTI), por meio de mudança introduzida pela Lei Complementar nº 770/2024. Entretanto, destaca-se, mais uma vez, que muitas informações não foram repassadas pelo órgão gestor, o que impediu o conhecimento pleno do sistema de transporte público da cidade.

A capital do estado de Santa Catarina apresenta uma população de 537.211 habitantes (Censo IBGE 2022). Sendo uma cidade apenas de porte médio, a frota total de ônibus do transporte público não é grande, contando com apenas 450 veículos, sendo a maioria do modelo básico (365) e somente 20 articulados, sem a oferta de nenhum veículo elétrico. A frota em operação é de 397 veículos, correspondendo a 88% da frota total. Não há informação sobre a frota operante aos sábados e domingos e nem em relação àquela que é recolhida no entre-pico.

A frota tem idade média de 8,79 anos, utilizada para o atendimento de 162 linhas, que apresentam extensão média de apenas 13,72 km. A frota operante produziu 28,3 milhões de km durante o período de 12 meses, com cada veículo percorrendo uma média mensal de 5.959,81 km. Segundo dados da SMI, o sistema de transporte público atendeu, em média, 219.398,95 passageiros/dia, com o registro de mais de 5 milhões de acessos no mês de setembro/2024.

Com a ausência de informações sobre o custo total do sistema, mais uma vez, lamentavelmente, fica impossibilitado o conhecimento dos dados também sobre o custo por habitante, por usuário, por km e por veículo, além da representação das gratuidades, benefícios e subsídio sobre o montante global.

Há uma diversidade de tipos de tarifas vigentes no sistema de transporte público. Com o reajuste ocorrido em janeiro/2025, os novos valores passaram a ser: tarifa distrital/urbana com pagamento em dinheiro ou QR Code = R\$ 6,90; tarifa distrital/urbana com cartão cidadão = R\$ 5,75; tarifa distrital/urbana com cartão turista ou vale-transporte = R\$ 6,75; tarifa distrital/urbana para estudante = R\$ 2,88; tarifa social em dinheiro ou QR Code = R\$ 5,00; tarifa social com cartão cidadão = R\$ 3,56; tarifa social com cartão turista ou vale-transporte = R\$ 4,30; tarifa social especial com cartão = R\$ 3,56 e tarifa social estudante = R\$ 1,78.

Segundo a SMI, as gratuidades e benefícios representaram um montante de quase R\$ 9 milhões em setembro/2024. No entanto, como informado acima, em função da não disponibilização do custo total do sistema, não é possível saber a representação percentual deste valor no montante global. A mesma lógica é reproduzida em relação

ao subsídio público. O órgão gestor informou que houve o aporte de R\$ 117 milhões no período compreendido entre 01/11/2023 e 31/10/2024, correspondendo a quase R\$ 10 milhões/mês, mas não há a possibilidade de qualquer tipo de análise comparativa. Por outro lado, informou-se que o subsídio público por passageiro é de R\$ 1,91 e no valor de R\$ 24.956,14 por ônibus em operação.

Em relação à tarifa de remuneração (técnica), são os seguintes valores informados: tarifa distrital/urbana com pagamento em dinheiro ou QR Code = R\$ 7,20; tarifa distrital/urbana com cartão cidadão/turista/vale-transporte = R\$ 6,75; tarifa distrital/urbana para estudante = R\$ 6,98; tarifa social em dinheiro ou QR Code = R\$ 5,05; tarifa social com cartão cidadão/turista/vale-transporte = R\$ 4,30; tarifa social especial com cartão = R\$ 7,20; tarifa social estudante = R\$ 6,98 e tarifa social estudante social = R\$ 7,20.

O Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) é de 1,89. Não foi repassada informação sobre o quantitativo operacional de trabalhadores no sistema, nem a sua alocação por ônibus, nem a jornada de trabalho e o salário médio de motoristas e cobradores.

O sistema de transporte público é operado pelo Consórcio Fênix, através de 5 concessionárias: Canasvieiras, Emflotur, Estrela, Insular e Transol. O modelo de remuneração dos operadores é baseado em passageiro transportado, mas é adicionada a modalidade de quilometragem percorrida nos dias em que está estabelecida a gratuidade dentro do sistema (por exemplo: dias de prova do ENEM, conforme Decreto nº 27.155/2024; último domingo do mês e domingos de janeiro e fevereiro/2025). O contrato dos operadores tem vigência por 20 anos, durante o período de 2014 a 2034.

Em relação à infraestrutura direcionada para o transporte público, a informação repassada indica a existência de apenas 1,5 km de faixas exclusivas na cidade, e sem dados acerca da velocidade média na operação, que provavelmente não deve ser tão significativa, uma vez que é insignificante o espaço reservado para a circulação exclusiva dos ônibus dentro do sistema viário.

A demanda atendida no sistema de transporte público, em 2019, foi de 64.697.364 passageiros. Em 2024 foi registrado o atendimento de 60.857.330 usuários, com redução de 5,93% no número de passageiros transportados.

O Centro de Controle Operacional (CCO) foi implantado e está sob a gestão do Consórcio Fênix, que reúne as cinco concessionárias que atuam no sistema. Segundo o órgão gestor, há um Índice de Qualidade do Transporte (IQT), mas não existe um acompanhamento apropriado dos seis indicadores, sendo: Índice de interrupções por falhas de veículos em viagem (IFVV); Índice de cumprimento das viagens programadas (ICVP); Índice de aprovação da frota em vistorias programadas (IAFP); Índice de irregularidades na atuação dos operadores (IAO); Índice de satisfação de clientes sobre o serviço (IRCS) e Índice de viagens sem a ocorrência de acidentes de trânsito (IOAT). A única forma descrita de participação do usuário se dá através do envio de reclamações para o e-mail da ouvidoria da Prefeitura de Florianópolis, sem nenhuma efetividade.

Não foram enviadas informações sobre a existência ou não do Fundo de Transporte Público. Em relação ao Conselho de Transporte Público, indicou-se apenas que ele tem servidores da prefeitura e do Consórcio Fênix na sua composição, sem apresentar qualquer detalhamento, o que não é instância de participação social.

3.6 FORTALEZA/CE

Os dados do Sistema de Transporte Público de Fortaleza foram encaminhados ao Instituto MDT, em 28/11/2024, pela Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (Etufor), órgão da estrutura organizacional da Prefeitura e que, entre suas atribuições, está a de prestação de “serviços a entidades públicas ou privadas na área de transporte público”, incluindo a assessoria de planejamento, o desenvolvimento de projeto e o gerenciamento de sistemas.

A frota total do sistema é composta por 1.377 veículos, sendo a grande maioria do tipo convencional (1.309) e apenas um ônibus articulado. Segundo as informações repassadas pela Etufor, todos os veículos são acessíveis com plataforma elevatória e não há nenhum ônibus elétrico. Há 1.200 veículos na frota operante, com a oferta de 815 aos sábados e de 434 nos domingos. 387 ônibus são recolhidos durante o período do entre-pico. A frota apresenta uma idade média de 7,49 anos.

O sistema possui 286 linhas, sendo que quase metade são alimentadoras (130), apresentando uma extensão média de 22,03 km. Durante o período de 12 meses são produzidos em média 80,3 milhões de km, com um percurso médio mensal de 5.582 km por veículo em operação. São transportados, em média, 532.407,76 passageiros/dia, com o registro de 12,7 milhões de acessos em setembro/2024.

Conforme os dados disponibilizados pela Etufor, o custo total médio do sistema é de R\$ 59.764.719,11/mês, representando um custo por habitante de R\$ 24,61, de R\$ 5,28 por usuário, de R\$ 8,92 por km e de R\$ 49.803,93 por veículo em operação.

Em Fortaleza também há tarifas diferenciadas: urbana = R\$ 4,50; estudantil = R\$ 1,50; hora social (9h às 11h e 14h às 16h, de segunda a sábado) = R\$ 3,90; hora social estudantil = R\$ 1,50; social estudantil (todos os domingos e dias 13/04, 31/12 e 01/01) = R\$ 1,50.

As gratuidades e os benefícios geraram um volume financeiro mensal de R\$ 21.597.436,75, representando 36,14% do custo global do sistema de transporte. Por outro lado, o subsídio público em 2023 foi de R\$ 74.222.528,76, significando 10,35% do custo total do sistema, R\$ 0,54 por passageiro e R\$ 5.154,34 por ônibus em operação. A concessão do subsídio para o serviço de transporte público coletivo regular de passageiros, limitado ao valor de até R\$ 90 milhões em 2023, foi viabilizado por meio da Lei Ordinária Municipal nº 11.343/2023.

A tarifa técnica está fixada em R\$ 6,5295, com previsão de revisão ordinária anual no mês de novembro, conforme cláusula décima dos contratos. O diesel representa 22,81% do custo total do sistema.

O Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) é de 1,67. Não há informação sobre o número de trabalhadores no sistema. O salário médio de motoristas é de R\$ 3.086,67 e o de cobrador é de R\$ 1.852,00. 10 empresas atuam no sistema de transporte, com modelo de remuneração baseado na planilha do Grupo Executivo para Integração da Política de Transportes (GEIPOT).

Também não houve a disponibilização de informações acerca da extensão de corredores e faixas exclusivas/preferenciais, mas destaca-se que a velocidade média operacional é uma das mais baixas entre as cidades pesquisadas, com o registro de apenas 15,76 km/h. Em 2019 foram transportados 264.745.950 passageiros no sistema de transporte público regular, enquanto que em 2023 esse número foi de 155.461.325, com redução de 41,28% no período.

Em Fortaleza há dois Centros de Controle Operacional (CCO), sendo um na sede do órgão gestor e o outro na sede do sindicato das empresas concessionárias. O CCO contribui para a qualificação do sistema ao permitir um contato direto com os auxiliares de operação nos pontos de controle, garantindo ações rápidas e maior dinamismo do serviço.

Não há informações sobre o Índice de Qualidade do Transporte (IQT) e nem sobre a eventual existência de Fundo de Transporte Público e de Conselho de Transporte Público, dados que são básicos e, presume-se, ao alcance do órgão gestor, mas que também não foram disponibilizados para o Instituto MDT.

3.7 GOIÂNIA/GO (REGIÃO METROPOLITANA)

Com as mudanças introduzidas pela Lei Estadual Complementar nº 202/2025, a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia (RMTC) agora é composta por 21 municípios, sendo: Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Bela Vista de Goiás, Bonfinópolis, Brazabrantas, Caldazinha, Caturaí, Goiânia, Goianira, Goianápolis, Guapó, Hidrolândia, Inhumas, Nerópolis, Nova Veneza, Santa Bárbara de Goiás, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo, Terezópolis de Goiás e Trindade.

A Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo (CMTC) repassou os dados relativos à Rede Metropolitana ao Instituto MDT, no dia 31/01/2025. Segundo a Lei Complementar nº 169/2021, a CMTC é uma empresa pública com diretoria colegiada e participação societária do Estado de Goiás e dos Municípios de Aparecida de Goiânia, Goiânia, Goianira, Senador Canedo e Trindade, com a atribuição, entre outras, de fiscalização da prestação do serviço de transporte coletivo na Rede Metropolitana e de planejamento da operação.

A instância superior na Rede é a Câmara Deliberativa de Transporte Coletivo (CDTC), também um órgão colegiado, com a participação dos mesmos entes públicos listados

acima, que tem como competências, entre outras, o disciplinamento das normas relativas às concessões e permissões; dos padrões do serviço a ser executado; dos requisitos e tipologia da frota; da política tarifária e da fixação da tarifa pública.

Segundo os dados disponibilizados ao MDT, a frota total da Rede é de 1.389 ônibus, com a grande maioria (1.149) sendo veículos convencionais, mas também tendo 122 articulados (para operação nos corredores dos BRTs Anhanguera e Norte-Sul) e outros 30 biarticulados (Eixo Anhanguera) e 12 elétricos. A frota toda é acessível, a maioria por plataforma elevatória, mas também há com veículos com piso baixo ou embarque em nível. A frota operante é composta por 1.139 veículos, com 631 veículos aos sábados e 339 nos domingos. No entre-pico são recolhidos 610 veículos e a frota tem idade média de 12,8 anos.

Há 297 linhas no Sistema Integrado de Transporte da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia (SIT/RMTC), com a maioria do tipo alimentadora (172), mas também com 14 de BRT. As linhas possuem extensão média de 28,46 km. A produção quilométrica anual é da ordem de 72,1 milhões de km, com percurso médio mensal por veículo operante de 5.208,25 km.

São transportados, em média, 532.178,90 passageiros/dia, com o registro de 11,1 milhões de acessos no mês de setembro/2024. Infelizmente, a CMTC não disponibilizou o dado referente ao custo total do sistema, o que inviabiliza o conhecimento de uma série de outras informações importantes, como o custo da Rede por habitante, por usuário, por km e por veículo.

Há duas tarifas praticadas na Rede Metropolitana, a integral, no valor de R\$ 4,30 e a meia-tarifa, no valor de R\$ 2,15, voltada exclusivamente para usuários de linhas alimentadoras. As gratuidades e benefícios exigem um volume mensal de recurso da ordem de R\$ 14,6 milhões, mas não é possível identificar a representação desse item no custo total do sistema, pois a informação não foi repassada. Houve o aporte de subsídio público anual de R\$ 361,5 milhões, representando um desembolso médio mensal de R\$ 30,1 milhões, sem a informação de quanto isso significa no custo total do sistema, o que impede uma avaliação mais completa. Por outro lado, a CMTC informou que o subsídio tem o valor de R\$ 3,11/passageiro, de R\$ 26.451,95/ônibus em operação e de R\$ 5,00/km.

A tarifa de remuneração dos operadores está fixada em R\$ 9,8902, com reajuste anual. O Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) é de 1,737. Há um quantitativo total de 3.549 trabalhadores na Rede Metropolitana, sendo 2.536 somente na área operacional, com média de 3,116/ônibus. O salário médio do motorista é de R\$ 3.043,57 e não há cobrador no sistema.

Existem 5 concessionárias operando na Rede: Cootego, HP Transportes Coletivos, Metrobus Transporte Coletivo (estatal), Rápido Araguaia e Viação Reunidas. A remuneração é baseada em planilha paramétrica, com seleção a partir da Concorrência CMTC nº 01/2007, com vigência contratual por 20 anos e renovação por igual período.

Considerando a infraestrutura exclusiva para os ônibus que operam na Rede, houve a implementação de apenas 24,7 km de corredores exclusivos e outros 21 km de faixas exclusivas/preferenciais. A velocidade média registrada na operação é de 20,52 km/h. A Rede atendeu uma demanda de 142.085.763 passageiros no ano de 2019, com o registro de queda para 126.195.448 em 2023, representando uma redução de 11,18% no número de usuários transportados. O Centro de Controle Operacional foi implantado e está sob a gestão da Redemob Consórcio.

Não há informações detalhadas sobre o Índice de Qualidade do Transporte (IQT), mas apenas a citação de que são realizadas pesquisas de satisfação periodicamente junto aos usuários do sistema, sem a indicação de como se dá a apropriação dos dados coletados para a mensuração da prestação do serviço e eventuais vinculações ao pagamento das remunerações das concessionárias. A propósito, foi divulgado que a última pesquisa de opinião foi realizada em 2022, em parceria celebrada entre a CMTC e a organização World Resources Institute (WRI).

Não há Fundo de Transporte Público, mas destacou-se que todas as melhorias na Rede são financiadas através do subsídio público. Em relação ao Conselho de Transporte Público, que deve necessariamente envolver a participação de entes públicos e dos representantes de segmentos da sociedade, a CMTC optou por citar que essa instância seria a própria CDTC, o que não procede, que conta com a participação de 4 indicados pelo Governo do Estado, 4 pelo Município de Goiânia, 1 pelo Município de Aparecida de Goiânia e 1 pelo Município de Senador Canedo.

Destaca-se a existência de alguns produtos inovadores ofertados no sistema de transporte público, como: o Passe Livre do Trabalhador, com custo mensal de R\$ 180,00 para as empresas com adesão ao Programa e o direito de realização de até oito viagens por dia para o usuário beneficiado, durante todos os dias do mês, incluindo finais de semana e feriados; a meia tarifa, exclusivamente em linhas alimentadoras e o Cartão Família, que concede o direito de até seis pessoas utilizarem o sistema aos domingos e feriados, pagando uma única tarifa de R\$ 4,30 por sentido.

3.8 PALMAS/TO

A Agência de Transporte Coletivo de Palmas (ATCP), criada através da Lei nº 2.842/2023, é a autarquia responsável pela gestão e a prestação do serviço de transporte público de passageiros, estando vinculada à Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana, atualmente renomeada para Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Defesa Civil. Os dados do sistema foram repassados ao Instituto MDT em 18/12/2024, com o não encaminhamento de muitas das informações requeridas no mês de outubro.

Palmas é uma cidade de porte médio, com uma população de 302.692, segundo o Censo do IBGE de 2022. O sistema de transporte conta com uma frota total de 249 ônibus e uma frota operante de 170 veículos, todos acessíveis, mas sem informação

sobre a tipologia. Não há nenhum veículo elétrico. Aos sábados e domingos a frota opera com 60 veículos e no entre-pico há o recolhimento de 110 ônibus, correspondendo a 64,7% da frota operante. Não foi repassado dado sobre a idade média da frota.

Segundo a ATCP, existem 68 linhas no sistema, mas o detalhamento apresentado do tipo de cada uma não é confiável, uma vez que a totalização indicada é bem superior ao quantitativo informado no item 3.1. As linhas possuem extensão média de 23,11 km, com produção quilométrica de 10,1 milhões/ano e percurso médio mensal de 4.986,43 km.

O sistema transporta em média 62.665 passageiros/dia, com o registro de 1.316.028 acessos durante o mês de setembro/2024. A Agência informou que o custo total médio mensal do sistema seria de R\$ 80,2 milhões, mas é possível que há um erro grave nesse dado, uma vez que esse valor seria superior até mesmo ao de outros sistemas mais robustos, como o de Fortaleza e o de Porto Alegre, que possuem frotas seis vezes maiores do que a do sistema de Palmas. Pode ser que o dado informado se refira ao valor anual e, para isso, a ATCP foi acionada pelo MDT para prestar esclarecimentos, mas não atualizou a informação. Nesse sentido, consideramos que não seja confiável a utilização de todos os dados descritos nos subitens de 6.2 a 6.6.

Quando os dados foram enviados ao MDT, informou-se que a tarifa usuário estava fixada, naquela época, no valor de R\$ 3,85. No entanto, através do Decreto Municipal nº 2.654/2025, a tarifa foi reduzida para o valor de R\$ 2,00 até 28/02/2025, e extensão posterior até 31/03 (Decreto nº 2.669/2025), com a instituição também da gratuidade nos finais de semana e feriados.

As gratuidades e benefícios estão estimados em R\$ 1,9 milhão/mês. O valor anual aportado de subsídio público foi na ordem de R\$ 39 milhões, correspondendo a um desembolso mensal de R\$ 3.257.461,26 e amparo legal na Lei nº 2.842/2023. Não houve a disponibilização de nenhuma informação acerca da existência de tarifa técnica, nem sobre o Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK).

Segundo a ATCP, existem 418 trabalhadores no sistema, sendo 250 na área operacional, com a alocação de 2,46/ônibus e jornada de trabalho de 40h, com salário de motorista fixado em R\$ 2.849,29 e não havendo cobrador. Por outro lado, a Agência não conseguiu repassar informações básicas sobre a operação do sistema, que foi encampado pela própria ATCP a partir da edição da Medida Provisória nº 5, de 29/11/2022. Recentemente, com a edição do Decreto nº 2.640/2025, a Prefeitura sinalizou com o pedido de autorização para a realização de licitação para a concessão do transporte público, por um período de 20 anos, prorrogáveis por igual tempo.

Também não foram disponibilizadas informações básicas, reconhecidamente acessíveis à ATCP, como a existência ou não de infraestrutura exclusiva para o transporte público, a velocidade média na operação e a demanda atendida no sistema nos anos de 2019 e 2023. Há um Centro de Controle Operacional implantado e que está sob a gestão da própria Agência, contribuindo para o monitoramento em tempo

real das rotas realizadas, do tempo de duração das viagens e dos tempos programados.

Não foi repassada informação acerca da existência ou não do Índice de Qualidade do Transporte (IQT), nem sobre Fundo de Transporte Público e Conselho de Transporte Público. É preciso destacar que um conjunto importante de dados não foi entregue ao MDT, o que afeta o trabalho de análise comparativa entre os sistemas.

3.9 PORTO ALEGRE/RS

A Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), que está vinculada diretamente à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, é o órgão gestor responsável pelas áreas de trânsito e transporte na cidade de Porto Alegre. Criada através da Lei Municipal nº 8.133/1998, a EPTC também tem a responsabilidade pela gestão, organização e tratamento dos dados do Observatório da Mobilidade (ObservaMob), que repassou as informações referentes ao sistema de transporte público de Porto Alegre para o Instituto MDT, em 17/01/2025.

Segundo os dados repassados, a frota total do sistema é composta por 1.364 veículos, sendo 1.072 como frota operante, com a maior parte sendo representada por ônibus básico (784), apesar do número significativo também de padron (380) e articulado (122). Existem 12 veículos elétricos no sistema. Aos sábados a frota opera com 514 ônibus, enquanto que nos domingos esse número cai para 327. A frota apresenta idade média de 7,6 anos.

Existem 286 linhas no sistema, com número principal de radiais em direção à área central (192). As linhas de Porto Alegre apresentam extensão média de apenas 16,5 km. No sistema é produzida uma quilometragem anual na ordem de 65,5 milhões de km, com percurso médio mensal de 5.093,66/veículo operante. São transportados, em média, 577.607,10 passageiros/dia, com o registro de 11,5 milhões de acessos em setembro/2024.

O sistema de Porto Alegre apresenta um custo total médio mensal de R\$ 57.744.259,55, representando um custo de R\$ 43,32/habitante; de R\$ 4,35/usuário; de R\$ 10,00/km e de R\$ 53.865,91/veículo operante. A tarifa pública comum está fixada em R\$ 4,80; a tarifa de integração com o trem metropolitano é de R\$ 4,32; a tarifa de integração no sistema é de R\$ 2,40 e as tarifas escolares são definidas em conformidade com o tamanho da isenção tarifária, que é estabelecida segundo a renda familiar per capita do estudante beneficiário, sendo: R\$ 3,60 (25%); R\$ 2,40 (50%) ou R\$ 1,20 (75%).

As gratuidades e benefícios registram um volume financeiro mensal na ordem de R\$ 15,9 milhões, representando 27,56% do custo total do sistema. Por outro lado, o subsídio público aportado mensalmente está na casa dos R\$ 8,5 milhões, com um montante anual de R\$ 102,2 milhões, configurando 14,76% do valor global do sistema. O subsídio público aportado representa R\$ 0,64/passageiro do sistema; R\$ 7.949,28/ônibus em operação e R\$ 1,56/km. A Lei Municipal nº 12.813/2021 é o

amparo legal para a concessão do subsídio tarifário ao sistema de transporte público coletivo de Porto Alegre.

A tarifa de remuneração do sistema está estabelecida no valor de R\$ 5,70, com ajuste anual a partir do mês de fevereiro. O valor desembolsado com o pagamento do diesel representa 24% do custo total do sistema. O Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) é bem representativo de 2,25.

Existem 4.880 trabalhadores no sistema de transporte público, sendo 3.703 diretamente na área operacional. Há uma média de 4,56 trabalhadores por ônibus. A jornada diária de trabalho é de 7h10, com os motoristas recebendo uma remuneração média mensal de R\$ 3.275,73 e os cobradores um valor de R\$ 1.968,00.

A operação do sistema é feita através de 4 consórcios compostos por 11 empresas e mais a Companhia Carris Porto-Alegrense, que teve autorização para funcionamento concedida pelo poder imperial no ano de 1872, e recentemente alterada para concessão privada, assumida pela Empresa de Transporte Coletivo Viamão, com contrato celebrado em janeiro/2024. O modelo de remuneração das operadoras é por quilometragem, com seleção tendo ocorrido via processo licitatório, com prazo de concessão por 20 anos.

Em se tratando de infraestrutura específica para o transporte público dentro do sistema viário, foram implantados 61,47 km de corredores exclusivos e outros 43,13 km de faixas exclusivas/preferenciais. A velocidade média operacional dos veículos do sistema é de 19,6 km/h.

Em 2019 foram transportados 233.645.234 passageiros no sistema, enquanto que em 2023 a demanda atendida foi de 159.104.621 usuários, com redução de 31,9% no número de pessoas que utilizaram o transporte público. A cidade conta com um Centro de Controle Operacional (CCO) implantado e sob a gestão da EPTC, que contribui para o monitoramento em tempo real dos veículos do sistema, visando à tomada de decisões estratégicas.

Há o Índice de Qualidade do Transporte (IQT), com previsão contratual, aplicação de penalizações e estruturação a partir dos seguintes indicadores: Índice de Cumprimento de Viagens e Índice de Quebra. Registra-se a realização de uma pesquisa de satisfação realizada anualmente e em parceria com a WRI.

Não há Fundo de Transporte Público. Por outro lado, existe o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (Commu), criado através da Lei Complementar nº 973/2023 e Portaria nº 464.453/2024, composto por 26 membros titulares e 26 suplentes, sendo 50% como representantes da administração pública e os outros 50% da sociedade civil, tendo como atribuição, entre outras, a de acompanhar e avaliar a política municipal de transporte e mobilidade.

3.10 SALVADOR/BA

A Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Salvador (SEMOB) foi instituída originalmente por meio da Lei nº 5.045/1995, mas a denominação e a estrutura atual

foram estabelecidas em janeiro de 2015, após o desmembramento da antiga Secretaria Municipal de Urbanismo e Transporte (SEMUT), com regulamentação através do Decreto nº 25.858/2015. As atribuições da Secretaria envolvem a responsabilidade ampla pelo trânsito, transporte público, acessibilidade, equipamentos de mobilidade, abrigos de ônibus, estacionamentos públicos, terminal de travessias Plataforma-Ribeira, Elevador Lacerda e os Planos Inclinados.

A solicitação dos dados do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus (STCO) foi encaminhada à SEMOB em outubro/2024. Entretanto, ao contrário das demais capitais que foram objeto de investigação no presente estudo e que atenderam ao pedido do Instituto MDT, providenciando o preenchimento da planilha contendo todos os indicadores apresentados, a Secretaria de Mobilidade da capital baiana decidiu pelo envio apenas de um documento técnico já existente – o Anuário de Transportes Urbanos de Salvador 2023, que reúne um conjunto considerável de informações, mas que também não engloba uma quantidade importante de dados, comprometendo o conhecimento integral do STCO e, por consequência, o trabalho de análise comparativa com os outros sistemas.

Segundo informações do Anuário, a frota total de Salvador é integrada por 2.002 ônibus, com 1.634 como frota operante. A maior parte dos veículos é do tipo básico, mas destaca-se o grande número de ônibus do modelo padron, com piso baixo (915), garantindo uma frota integralmente acessível, não somente com plataforma elevatória, o que facilita o embarque e o desembarque dos passageiros. Os dados de 2023 indicavam que havia 8 veículos elétricos na operação. Infelizmente, não há informações acerca da frota aos sábados e domingos e nem aquela que é recolhida no entre-pico. A frota apresenta idade média de 8,03 anos.

O STCO conta com 218 linhas, com extensão média de 33,42 km, mas não há informação disponível sobre os tipos existentes. Há uma produção anual de 113,5 milhões de km e o percurso médio mensal por veículo é correspondente à 5.736,19 km. O Anuário informava que, em 2023, a média de passageiros transportados por dia era de 1.131.759.

Conforme destacado no início do tópico, no Anuário não há informação acerca do custo total médio mensal do sistema, dado que é básico e imprescindível para garantir a sua transparência junto à sociedade e essencial para a análise comparativa objeto do presente estudo. Por consequência, não é possível a identificação do custo por habitante, por usuário do sistema, por km e por veículo.

O Anuário indicava que a tarifa pública em 2023 era no valor de R\$ 5,20. Por intermédio da Portaria nº 001/2025, a Agência Reguladora e Fiscalizadora dos Serviços Públicos de Salvador (ARSAL) decidiu promover o reajuste da tarifa para R\$ 5,60, com início de vigência a partir de 04/01/2025. Em relação à tarifa técnica, informações extraídas de algumas fontes de consulta indicam que, em 2023, ela era no valor de R\$ 5,50, com previsão de R\$ 5,78 para o ano de 2024.

Também não há informações sobre o volume financeiro representativo das gratuidades e benefícios, apenas a indicação que representam 11,34% do custo total do sistema. Durante o período de novembro/23 a dezembro/24 ocorreu o aporte de

subsídio público no valor de R\$ 190 milhões, com média mensal de R\$ 13,5 milhões. Como não se sabe o custo total do sistema, então não é possível identificar a representação percentual do subsídio público e nem para indicador como o valor por passageiro, apesar da informação de que ele equivale a R\$ 8.305,65 por ônibus em operação e a R\$ 1,45 por km.

O Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) é de 1,5825 para o STCO e alcança o valor de 2,60 no sistema BRT. Existem 9.405 trabalhadores no sistema, sendo 7.435 diretamente na área operacional e não há dados sobre os demais itens relacionados à mão-de-obra.

A operação do transporte público é feita por intermédio de duas Sociedades de Propósito Específico (SPE): Ottrans e Plataforma. No entanto, o Anuário não disponibiliza informações sobre o modelo de remuneração dos operadores, se houve seleção em processo licitatório e o tempo de vigência dos contratos. Existem 12,5 km de corredores exclusivos para circulação do BRT, mas não há dados sobre faixas exclusivas/preferenciais. A velocidade média na operação é de 19,36 km/h no pico da manhã e de 19,60 km/h no entre-pico, segundo informações do ano de 2023.

A demanda do sistema em 2018 foi de 432.678.744 passageiros, enquanto que em 2023 esse número caiu para 333.356.137 usuários, com redução de 22,95% no número de pessoas transportadas durante o período. O Centro de Controle Operacional (CCO) foi implantado e está sob a gestão da SEMOB.

Existe Índice de Qualidade do Transporte (IQT), baseado nos seguintes indicadores de desempenho: a) Produtividade (índice de cumprimento de viagens; percurso médio mensal e índice de quebras); b) Qualidade (índice de passageiros por quilômetro) e c) Segurança (índice de assaltos por viagem).

Uma informação relevante divulgada no Anuário é a que apresenta dados de uma pesquisa de satisfação do usuário do STCO, com referência de agosto/2023, com escala variando de 1 a 5, e que apresenta as seguintes notas: disponibilidade do serviço = 3,7; confiabilidade = 3,7; conforto nos pontos e terminais = 3,7; conforto dos veículos/janelas = 3,5; conforto dos veículos/bancos = 3,5; conforto dos veículos/limpeza = 3,5; conforto dos veículos/lotação = 3,6; atendimento ao usuário/motorista = 4,1; atendimento ao usuário/cobrador = 4,0; segurança das viagens = 4,1; média = 3,7 e avaliação geral do sistema de ônibus = 2,4. Por outro lado, o sistema BRT, que circula por corredor segregado e, com isso, consegue alcançar velocidade operacional mais alta, reduzindo o tempo de viagem, tem uma avaliação geral de 4,4.

Por fim, também não se tem informação disponibilizada sobre a existência ou não do Fundo de Transporte Público e do Conselho de Transporte Público

3.11 SÃO PAULO/SP

Os dados do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros da cidade de São Paulo foram produzidos e consolidados pela São Paulo Transporte S/A

(SPTrans), órgão vinculado à estrutura da então Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT), atualmente renomeada para Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte, que enviou as informações para o Instituto MDT no dia 27/12/2024.

Maior sistema de transporte público coletivo do país, a frota de São Paulo é composta por 13.287 veículos, com a utilização de 12.038 na operação. A maior parte dos ônibus é da classe padron (4.421), além de midis (3.151) e articulados (2.318). A frota de elétricos em operação no sistema é a maior do país, com 220 veículos. A acessibilidade está dividida entre ônibus com piso baixo (6.944) e com plataforma elevatória (6.337). Não houve a disponibilização de dados referentes à frota operante aos sábados e domingos, apenas informado que há o recolhimento de 10.790 ônibus no entre-pico. A idade média da frota é de 4,6 anos (grupo local de distribuição); 5,6 anos (grupo local de articulação regional) e 5,7 anos (grupo estrutural).

O sistema conta com 1.319 linhas divididas entre estrutural (359), articulação regional (450) e distribuição (512), com extensão média de 26,9 km. Ocorre uma produção quilométrica anual da ordem de 805,1 milhões de km por parte da frota operante, com percurso médio mensal de 5.573,64 km por veículo. A SPTrans não repassou informação acerca do quantitativo de passageiros transportados por dia no sistema, mas destacou que, em setembro/2024, ocorreram 186,5 milhões de acesso.

O Custo total médio mensal do sistema é de R\$ 1.002.270.483,00, representado um custo por habitante no valor de R\$ 87,52; de R\$ 11,86 por passageiro equivalente; de R\$ 11,92 por km e de R\$ 83.258,89 por veículo.

A tarifa vigente a partir de 06/01/2025, instituída através da Portaria SMT/SETRAM nº 31/2024, passou a ser no valor de R\$ 5,00 (básica/dinheiro); de R\$ 5,49 no bilhete único vale-transporte; de R\$ 2,50 para o bilhete escolar; de R\$ 8,90 para integração com o sistema de trilhos e não há a cobrança de tarifa aos domingos, feriados de natal, ano novo e aniversário da cidade. Por outro lado, a tarifa técnica estava fixada em R\$ 11,78. As gratuidades e benefícios correspondem ao valor mensal de R\$ 160,3 milhões, representando 16,48% do custo do sistema.

Em relação ao subsídio público, denominado como Programa Compensações Tarifárias, a SPTrans não disponibilizou a informação para o MDT. Entretanto, em pesquisa realizada junto ao portal de transparência da Prefeitura de São Paulo, verificou-se que o desembolso com o subsídio em 2024 foi no valor de R\$ 6.688.008.878,00, com aporte mensal de R\$ 557.334.073,17, correspondendo a 55,6% do custo total do sistema. O valor por passageiro é de R\$ 6,86; de R\$ 46.380,90 por ônibus em operação e de R\$ 8,32 por km. Para o ano de 2025 há uma estimativa de recursos no valor de R\$ 6.485.480.163,00.

O Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) é de 2,69, registrando o valor mais alto entre todas as capitais pesquisadas. Há 64.407 trabalhadores no sistema, sendo 44.548 diretamente na área operacional, com média de 5,06 por ônibus. O salário médio do motorista é de R\$ 3.786,30 e o do cobrador no valor de R\$ 2.194,50.

O sistema conta com 32 operadores, sendo 9 no grupo estrutural, 10 na articulação regional e 13 no grupo distribuição. O modelo de remuneração é representado por

uma equação que envolve a Remuneração de Referência menos desempenho/qualidade multiplicado por impostos sobre receita dividida por produtividade. As concessionárias foram selecionadas em processo licitatório (Concorrência nº 001/2015), com processo de reajuste anual no mês de maio, revisão ordinária quadrienal e prazo de concessão por 15 anos e prorrogação por até 1 ano.

A infraestrutura viária é representada por 135,3 km de corredores exclusivos e outros 590,4 km de faixas exclusivas/preferenciais, sendo a maior extensão no país reservada para a circulação somente do transporte público urbano. O aumento da velocidade operacional dos ônibus é o reflexo imediato dos processos de implantação de infraestrutura exclusiva para sua circulação. No entanto, a SPTrans não repassou a informação acerca da velocidade média registrada na operação do transporte público em São Paulo, o que é uma pena. Dados antigos do ano de 2015 da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), quando a infraestrutura exclusiva para o transporte público era bem menor, indicam que o transporte público alcançava velocidade superior a 20 km/h nos picos.

O sistema atendeu 2.798.915.622 passageiros no ano de 2018. Em 2023 esse número caiu para 2.081.383.576, com redução de 25,63% no número de usuários transportados durante o período. Não foram disponibilizadas informações sobre a existência ou não de Centro de Controle Operacional (CCO).

Em relação ao Índice de Qualidade do Transporte (IQT), existem os seguintes indicadores: quantidade de quilômetros operados entre falhas (IQF); quantidade de sinistros a cada 1 milhão de quilômetros percorridos (ISQ); percentual de cumprimento das viagens programadas (ICV); número de passageiros em pé por m² (IOP); número de passageiros transportados a cada reclamação de conduta de operador (IRO); percentual de pontualidade nas partidas realizadas (IPP); número de passageiros transportados a cada reclamação do serviço (IRS); satisfação do usuário (ISU); cumprimento de frota (ICF); conservação, limpeza e manutenção da frota (ICL) e veículos aprovados em inspeção de poluentes (IEP).

A participação direta do usuário no IQT ocorre na produção de dois indicadores: IRO e IRS, a partir de reclamações feitas junto ao sistema e na participação em pesquisa para avaliação do grau de satisfação dos usuários em relação à qualidade do serviço. O IQT é utilizado para avaliar a qualidade do serviço prestado pelas concessionárias, com atribuição de pontuação às operadoras. O resultado final é classificado como ótimo, bom, regular ou ruim. O resultado insatisfatório pode gerar a aplicação de uma autuação correspondente ao valor de 50 mil tarifas.

Especificamente sobre pesquisas regulares de opinião, na cidade de São Paulo há a apuração do Índice de Satisfação do Usuário (ISU), a partir de pesquisa aplicada entre oito mil usuários habituais do sistema, em linhas específicas, em horários de pico e dias típicos, contendo 100 perguntas e baseada em oito fatores (conforto nos veículos; rapidez da viagem; segurança pessoal e de viagem; confiança na chegada sem atrasos; regularidade no cumprimento dos horários; cobrança da passagem; atendimento e comunicação e cuidado com o meio ambiente).

Não se informou sobre a existência ou não do Fundo de Transporte Público. Há o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT), criado através do Decreto nº 54.058/2013, que é composto por 63 membros, representantes de três bancadas: poder público (21); operadores dos serviços (21) e sociedade civil (21), sendo 11 ligados aos temas específicos e os outros 10 como originários das regionais. O CMTT tem natureza consultiva, propositiva e participativa, com composição tripartite e paritária, com mandato de 2 anos e contando com câmaras temáticas: bicicleta, mobilidade a pé, moto, táxi e transporte escolar.

3.12 VITÓRIA/ES (REGIÃO METROPOLITANA)

Criada originalmente pela Lei nº 3.693/84, com o nome de Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória (Ceturb-GV), assumindo a responsabilidade pela gestão do sistema Transcol que opera em cinco municípios da região metropolitana (Cariacica, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória), foi posteriormente renomeada para Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo (Ceturb-ES), através da Lei Complementar nº 877/2017. Atualmente é vinculada à Secretaria de Mobilidade e Infraestrutura (Semobi).

Registra-se que a Ceturb enviou os dados para o Instituto MDT somente em fevereiro/2025, ainda assim com algumas pendências. Segundo esses dados, a frota do sistema conta com um total de 1.833 veículos, com uma frota operante de 1.576 ônibus, sendo a imensa maioria representada por veículos básicos (1.684), além de 76 articulados e 4 elétricos. Todos os veículos são acessíveis, com a maior parte por meio de plataforma elevatória. Aos sábados, a frota opera com 793 ônibus, enquanto que aos domingos o número é de 552 veículos. No entre-pico ocorre o recolhimento de 831 ônibus.

A Ceturb não repassou a informação relativa à idade média da frota, mas segundo os dados disponíveis no site da companhia (<https://ceturb.es.gov.br/dados-operacionais>), em 2024, especificamente para os veículos convencionais, que representam a maior parcela, esse número é de 7,09 anos. Em se tratando dos ônibus articulados, a idade média sobe para 9,35 anos.

O atendimento na região metropolitana é feito por intermédio de 395 linhas, sendo a maioria do tipo alimentadora (296), com outras 89 troncais, além de 2 hidroviárias. Mesmo sendo um sistema que opera em cinco municípios, as linhas apresentam uma extensão média de 32,12 km. Há uma produção anual de 110,3 milhões de km, com percurso médio de 5.833,34 km por veículo operante no sistema.

São transportados, em média, 613.247 passageiros por dia, com o registro de 14,8 milhões de acessos ao sistema no mês de setembro/2024. O custo total médio mensal equivale a R\$ 89,3 milhões, representando um valor de R\$ 47,50 por habitante, de R\$ 6,05 por usuário do sistema, de R\$ 9,33 por km e de R\$ 56.082,35 por veículo.

Com o reajuste de 4,26% ocorrido em janeiro deste ano, a tarifa usuário no sistema Transcol passou para R\$ 4,90, com a tarifa bike GV e a estudantil sendo alterada para R\$ 2,45, enquanto que a tarifa aos domingos, com o pagamento através do cartão GV Cidadão, ficou no valor de R\$ 4,30. Por outro lado, a tarifa técnica está fixada no valor de R\$ 6,68, com previsão de reajuste anual, no mês de janeiro, a partir de fórmula paramétrica, e de revisão ou reequilíbrio com fluxo de caixa e atualização dos dados operacionais. O Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) é de 1,53.

Não há informação acerca de gratuidades e benefícios. Em se tratando de subsídio público, houve o aporte anual de R\$ 353,6 milhões, equivalendo a um desembolso mensal de R\$ 29.472.133,83, o que representou 32,99% do custo do sistema e o valor de R\$ 1,98 por passageiro e de R\$ 18.501,03 por ônibus em operação. O amparo legal para a instituição do subsídio foi a Lei Complementar nº 1.040/2023.

O sistema Transcol (Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano Municipal de Passageiros de Cariacica, Serra e Viana e Intermunicipal Metropolitano de Passageiros da Região Metropolitana da Grande Vitória) conta com um total de 3.993 trabalhadores, com 1.669 alocado diretamente na área operacional. Há uma média de 2,50 trabalhadores por ônibus e de 1,0480 por passageiro transportado. O salário médio para motorista é no valor de R\$ 3.126,01 e de R\$ 1.625,60 para o cobrador.

Dois consórcios, representando um total de dez empresas, atuam no sistema: Atlântico Sul e Sudoeste. O primeiro opera com a Viação Praia Sol, Vereda Transporte, Serramar Transporte, Viação Serrana e Expresso Santa Paula. Já o Consórcio Sudoeste conta com as empresas Santa Zita, Nova Transportes, Granvitur, Unimar Transportes e Viação Satélite. O modelo de remuneração é baseado na combinação entre o passageiro transportado e a quilometragem rodada. A licitação para a seleção das atuais concessionárias do sistema ocorreu em 2014, com contrato por 25 anos, podendo ser renovado por mais 15 anos, com periodicidade de reajustes anuais ou reequilíbrio a cada dois anos.

Não foram disponibilizadas informações acerca da extensão de corredores e faixas exclusivas/preferenciais para a circulação dos ônibus do sistema de transporte público coletivo dentro da malha viária. A velocidade média da operação é de 20,69 km/h.

Em 2019 foram transportados 168.276.631 passageiros na rede metropolitana, enquanto em 2023 a demanda atendida aumentou para 178.493.358, com acréscimo de 6,07% durante o período, em situação diferente da encontrada em todos os outros sistemas objetos desta análise comparativa, onde aconteceram reduções do número de usuários dentro do transporte público coletivo.

Também não há dados acerca da existência ou não do Centro de Controle Operacional (CCO), do Fundo de Transporte Público, do Conselho de Transporte Público e de pesquisas de opinião. Em relação ao Índice de Qualidade do Transporte (IQT), a Ceturb informou que há a Medição de Desempenho das Concessionárias (MDC), que envolve indicadores como as reclamações dos usuários, o cumprimento de viagens, as notificações de irregularidades, os acidentes de trânsito, a manutenção da frota e a emissão de poluentes, com a participação da sociedade ocorrendo, especificamente, no indicador relacionado às reclamações. A Medição está prevista

no edital de licitação e sua implantação ocorreu por meio de aditivo contratual. Há uma avaliação mensal e a nota final corresponde à média do semestre, não podendo ser inferior a 80 pontos nos primeiros doze semestres.

4. INDICADORES AVALIADOS

Para a realização da análise comparativa entre os sistemas de transporte público coletivo da amostra previamente estabelecida, destacando que a opção se concentrou exclusivamente no estudo técnico do sistema regular sobre pneus em operação na área urbana ou região metropolitana, quando fosse o caso, definiu-se pelo estabelecimento inicial de 27 indicadores principais, mas com a opção final por apenas 24 e com o posterior detalhamento em subitens.

Esse conjunto de indicadores, que englobam diversos aspectos associados aos sistemas de transporte público, contribuíram para viabilizar o alcance do objeto principal deste trabalho de investigação, identificando cada uma das experiências pesquisadas e, com isso, viabilizando uma análise comparativa com o modelo implantado no Distrito Federal.

O documento técnico contendo todos os indicadores foi submetido a cada um dos órgãos gestores responsáveis pela área de mobilidade/transporte das capitais investigadas, ainda no mês de outubro do ano passado. Em que pese a demora no encaminhamento das informações e o fato de que muitos dados não foram integralmente disponibilizados, como poderá ser visto a seguir, além da ausência absoluta de atendimento por parte de quatro capitais (Belo Horizonte, Manaus, Recife e Rio de Janeiro), ainda assim houve condição para a realização da análise comparativa.

Todos os indicadores estarão detalhados a seguir, sob o formato de tabelas, com a observação para os dados que não foram informados e que aparecem identificados como NI, além de breves textos, na sequência, onde se produz a análise comparativa propriamente dita entre o sistema de transporte público coletivo rodoviário regular existente no DF e todos os demais, lembrando que Goiânia e Vitória se tratam de redes metropolitanas.

4.1 FROTA

Cidade	Frota Total	Frota Operante	Frota Elétrica	Frota aos Sábados	Frota aos Domingos	Frota Recolhida no Entre-Pico
Belém/PA	NI	1.121	5	784	560	337
Brasília/DF	2.967	2.780	6	1.780	1.186	695
Campo Grande/MS	460	412	0	226	107	80
Curitiba/PR	1.420	1.063	7	498	345	NI
Florianópolis/SC	450	397	0	NI	NI	NI
Fortaleza/CE	1.377	1.200	0	815	434	387
Goiânia/GO (RM)	1.389	1.139	12	631	339	610
Palmas/TO	249	170	0	60	60	110

Porto Alegre/RS	1.364	1.072	12	514	327	NI
Salvador/BA	2.002	1.634	8	NI	NI	NI
São Paulo/SP	13.287	12.038	220	NI	NI	10.790
Vitória/ES (RM)	1.833	1.576	4	793	552	831

NI = Não Informado

A frota total do STPC/DF é composta por 2.967 ônibus, com disponibilidade de oferta para o atendimento de uma população de 2.817.381 habitantes (dados do Censo IBGE de 2022). De forma comparativa, a cidade de Fortaleza/CE possui uma população de 2.428.678 habitantes (idem) e uma frota de 1.377 ônibus. Fortaleza possui uma população que representa 86% do número de habitantes do DF, mas a sua frota significa apenas 46% do quantitativo que opera no STPC/DF. A situação se repete no caso de Salvador, que possui uma população de 2.417.678 (Censo 2022), que equivale a 85% da população do DF e que tem uma frota representando 67% da que existe no sistema do Distrito Federal.

Para efeito de comparação, o Anexo II.2 do Edital da Concorrência Pública nº 1/2011-ST, com as especificações dos lotes que seriam licitados para o STPC/DF, indicava que a nova frota total estimada para operação no sistema teria 2.580 veículos. Atualmente, a frota integral é composta por 2.967 ônibus, ou seja, houve a incorporação de 387 novos veículos ao sistema, em comparação com o ano de 2012, quando começou a operação das novas concessionárias, o que representa um incremento de 15% na frota do STPC/DF. No mesmo período, a população do DF passou de 2.648.532 habitantes em 2012 (estimativa do IBGE) para 2.817.381 pessoas, equivalendo a um aumento de 6,37%.

A frota de ônibus do DF foi ampliada em percentual maior do que o aumento da sua população (15% x 6,37%). Avalia-se que essa frota apresenta uma boa capacidade para atendimento, mas ainda há uma forte pressão de demanda concentrada nos horários dos picos, com ociosidade no entre-pico, o que exigiria a adoção de medidas no campo da política de mobilidade urbana, como a necessidade do aprofundamento de investimentos na implantação de infraestrutura exclusiva para o transporte público, além do redimensionamento da oferta nos picos e a possibilidade da instituição de tarifas com desconto nos períodos de menor procura, mas, também, com o estabelecimento do escalonamento dos horários de funcionamento das atividades econômicas dentro do território, visando redistribuir a demanda ao longo do dia e contribuir para a descompressão sobre o sistema nos períodos de picos.

Acerca da frota operante, considerada como aquela que efetivamente é colocada na execução da prestação do serviço, a do Distrito Federal é a que apresenta o maior percentual em relação à frota total, na comparação com o sistema de cada uma das cidades pesquisadas. Enquanto no DF a frota operante representa 93,6% da frota total, em Campo Grande/MS a relação é de 89,5%; em Curitiba é 74,8%; em Florianópolis é 88,2%; em Fortaleza é de 87,1%; em Goiânia é 82,0%; em Palmas/TO

é de 68,2%; em Porto Alegre/RS é de 78,5%; em Salvador é de 81,6%; em São Paulo é de 90,5% e, por fim, a da Região Metropolitana de Vitória equivale a 85,9%.

Por outro lado, com exceção da cidade de São Paulo, que conta com uma frota de 220 veículos elétricos, e assim mesmo longe do alcance da meta estabelecida pela Prefeitura, as demais capitais apresentam números inexpressivos para o processo de descarbonização do transporte público, com o DF contando com apenas 6 ônibus. Considerando a frota por classe de ônibus, no sistema do DF e da maioria das capitais pesquisadas, a maior parte dos veículos em operação é do tipo básico e de outros modelos sem piso baixo (no Distrito Federal é acima de 90%), o que representa um grave problema para a acessibilidade com autonomia do usuário. Em cidades como Curitiba, Salvador e São Paulo, os veículos com piso baixo representam mais da metade da frota total. No DF, esse tipo de veículo está restrito à operação no BRT Sul.

Chama a atenção também o fato de que algumas capitais também contam com veículos biarticulados, como Curitiba (167) e Goiânia (30), que são exatamente as duas primeiras experiências brasileiras de um modelo precursor do atual BRT, baseado em sistema tronco-alimentador, exportadas depois até para a Colômbia, e que inicialmente também havia a previsão desse tipo de ônibus para a operação no STPC/DF, a partir da licitação realizada em 2012, mas cuja ideia não chegou a ser implementada, mantendo-se somente os articulados como de maior capacidade.

Em se tratando especificamente do item referente à execução dos serviços nos dias de sábado, e tendo como parâmetro as frotas operantes nos sistemas de transporte público das capitais pesquisadas, o quantitativo de ônibus alocado no DF é percentualmente o terceiro mais alto entre as cidades: no DF é 64%; em Belém é 69,9%; em Campo Grande é 54,8%; em Curitiba é 46,8%; em Fortaleza é de 67,9%; em Goiânia é de 55,3%; em Palmas é de 35,2%; em Porto Alegre é de 47,9% e Vitória é de 50,3%.

Nos domingos, a frota programada para operação no DF é a segunda maior, percentualmente, em relação à frota operante total, no comparativo com as demais cidades objeto de estudo. Enquanto no DF esse número é de 42,6%, em Belém é de 49,9%; em Campo Grande é de 25,9%; em Curitiba é de 32,4%; em Fortaleza é de 36,1%; em Goiânia de 29,7%; em Palmas é de 35,2%; em Porto Alegre é de 30,5% e em Vitória é de 35,0%.

No Distrito Federal, a frota do STPC/DF recolhida no entre-pico representa o quarto menor percentual quantitativo, na análise comparativa com os outros sistemas, levando-se em consideração a frota operante. A frota recolhida no DF corresponde a 35,36% da frota operacional, enquanto que em Belém é de 30%; em Campo Grande é 19,4%; em Fortaleza é 32,4%; em Goiânia é 53,5%; em Palmas é 64,7% e em Vitória é 52,7%.

4.2 IDADE MÉDIA DA FROTA

Cidade	Idade Média (anos)
Belém/PA	NI
Brasília/DF	2,16
Campo Grande/MS	7,6
Curitiba/PR	8,96
Florianópolis/SC	8,79
Fortaleza/CE	7,49
Goiânia/GO (RM)	12,8
Palmas/TO	NI
Porto Alegre/RS	7,6
Salvador/BA	8,03
São Paulo/SP	4,6 a 5,7
Vitória/ES (RM)	7,12

NI – Não Informado

Na comparação com as outras capitais pesquisadas, a frota de ônibus que opera no DF é, comprovadamente, a que apresenta a menor idade média. Enquanto no DF a idade média da frota é de apenas 2,16 anos, em Campo Grande é de 7,6 anos; é de 8,96 anos em Curitiba; de 8,79 anos em Florianópolis; de 7,49 anos em Fortaleza; de 12,8 anos na Região Metropolitana de Goiânia; 7,6 anos em Porto Alegre; 8,03 em Salvador; em São Paulo, onde há metas para o processo de substituição da matriz energética dos ônibus que operam no transporte público, a idade média dos veículos varia entre 4,6 e 5,7 anos (grupo local de distribuição = 4,6 anos; grupo local de articulação regional = 5,6 anos e grupo estrutural = 5,7 anos) e, por fim, de 7,12 anos na Região Metropolitana de Vitória.

A preocupação com a implementação de uma operação utilizando-se uma frota mais nova é uma diretriz que foi incorporada ao edital de licitação para a contratação dos atuais concessionários do STPC/DF (Concorrência Pública nº 1/2011-ST), efetivada com a entrada em circulação de veículos 100% 0 km, iniciada ainda no final do ano de 2012 e concluída no ano seguinte. Encerrado o período inicial de 10 anos de contrato, e com a prorrogação por igual período, houve novo processo de renovação integral da frota que opera no Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.

Na análise comparativa do indicador idade média da frota entre as capitais investigadas, e considerando apenas aquelas que enviaram os dados, não resta nenhuma dúvida de que a frota do transporte público do DF é a mais nova. Entretanto, a percepção localizada em determinados segmentos da sociedade, e continuamente e equivocadamente reproduzida, é a de que a frota ainda é antiga e estaria em condições inadequadas para a operação, pois haveria, segundo eles, alto índice de quebra dos veículos.

Defende-se que o conjunto de informações produzidas ao longo deste trabalho de investigação, junto aos outros sistemas de transporte público, deve ser utilizado para subsidiar ações para promover a defesa e o fortalecimento do STPC/DF por parte do Governo do Distrito Federal. Enquanto sistemas apresentam frota com idade média superior a 12 anos, no DF esse indicador é de apenas 2,16 anos. A manutenção da frota com idade mais reduzida é essencial para uma prestação de serviço de qualidade, mantendo a garantia de uma atividade com regularidade, sem riscos de interrupções decorrentes por quebras durante a operação. Obviamente, uma série de outras condições também é necessária para a qualificação do sistema, como a existência de infraestrutura exclusiva para a circulação do transporte público.

4.3 LINHAS

Cidade	Total de Linhas	Extensão Média das Linhas (km)
Belém/PA	160	NI
Brasília/DF	939	40
Campo Grande/MS	171	19,21
Curitiba/PR	303	NI
Florianópolis/SC	162	13,72
Fortaleza/CE	286	22,03
Goiânia/GO (RM)	297	28,46
Palmas/TO	68	23,11
Porto Alegre/RS	286	16,5
Salvador/BA	218	33,42
São Paulo/SP	1.319	26,90
Vitória/ES (RM)	395	32,12

NI – Não Informado

Os sistemas de transporte público das capitais pesquisadas, analisando-se especificamente os tipos de linhas existentes no modo regular, estão configurados basicamente em alimentadoras, troncais, circulares e diametrais/perimetrais. As linhas alimentadoras representam, em média, metade do total existente nas capitais que foram objeto do estudo, com exceção do caso de Porto Alegre, onde as radiais existem em maior número (67%). Uma característica diferenciada entre as cidades é que o sistema da Região Metropolitana de Vitória também possui duas linhas hidroviárias, condição que também poderia estar reproduzida em duas outras capitais investigadas, Manaus e Rio de Janeiro, que não enviaram os dados, mas, destaca-se que o objeto de interesse está claramente definido como sendo o modal rodoviário.

O sistema tronco-alimentador é a base principal de organização das redes de transporte público implantadas, inclusive era a diretriz básica para o STPC/DF, apontada no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade (PDTU-DF), instituído pela Lei nº 4.566/2011 e mantida com a licitação ocorrida em 2012. Entretanto, com a não implantação dos eixos estruturais de transporte no território (Leste, Norte, Oeste e Sudoeste), havendo apenas o Sul com a operação do BRT, não foi possível estabelecer uma nova modelagem para o sistema e, com isso, ainda permanece a lógica predominante das linhas radiais que estabelecem a ligação entre as regiões administrativas e a área central de Brasília, processo reproduzido e incrementado também pelo Serviço de Transporte Rodoviário Coletivo Regular Interestadual Semiurbano de Passageiros que opera na região do Entorno do DF.

Para melhor compreender as especificidades do Distrito Federal, antes é preciso estabelecer uma análise comparativa envolvendo dois importantes elementos: área do território e densidade demográfica. Utilizando-se os dados do Censo 2022 do IBGE, e tomando-se como referência apenas o DF e outras quatro capitais, temos as seguintes informações em relação às áreas dos territórios: DF = 5.760,783 km²; São Paulo = 1.521,202 km²; Salvador = 693,442 km²; Porto Alegre = 495,977 km² e Fortaleza = 312,353 km².

Por outro lado, em relação ao componente densidade demográfica, são os seguintes dados: DF = 489,06 habitantes/km²; São Paulo = 7.528,26 hab/km²; Salvador = 3.486,49 hab/km²; Porto Alegre = 2.690,50 hab/km² e Fortaleza = 7.775,52 hab/km².

Com a licitação realizada em 2012 e a entrada em operação das novas concessionárias no DF, o sistema contava com aproximadamente 790 linhas. Atualmente existem 939 linhas operacionais dentro do STPC/DF e este é o segundo maior quantitativo entre as capitais avaliadas na pesquisa, atrás apenas da cidade de São Paulo, com 1.319 linhas, mas onde também há uma frota total de 13.287 ônibus. Há um processo contínuo de espraiamento do território do DF, com a criação de novos núcleos dispersos, permeado por grandes vazios urbanos, uma baixíssima densidade demográfica (com valor quase 20 vezes menor do que em São Paulo e Fortaleza) e uma expressiva área territorial (quase quatro vezes maior que a da cidade de São Paulo e dez vezes maior que Porto Alegre), o que tem estimulado a criação de novas linhas diretas dentro do STPC/DF, mantendo-se a lógica do sistema porta a porta, que demanda mais veículos e amplia ainda mais o custo do sistema.

O atual quantitativo de linhas do transporte público no DF demonstra que há razoável capilaridade e boa cobertura dentro do sistema local pelo modal rodoviário, mas torna-se urgente a implantação imediata dos quatro eixos estruturais de transporte ainda pendentes de execução, para que o modelo tronco-alimentador possa ser efetivamente implementado e seja possível, a partir de um processo de racionalização, a redução do custo operacional do STPC/DF através da revisão do número de linhas e da frota, mantendo-se a prestação do serviço em parâmetros de qualidade. Esse processo possivelmente será objeto de início de análise e reavaliação após a realização da nova Pesquisa de Mobilidade Urbana no âmbito da construção do novo Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade (PDTU).

Essas especificidades de grande amplitude do território do Distrito Federal, e diante da necessidade de atendimento da população, resultam na realização de longas viagens e a extensão das linhas é um importante referencial do sistema do DF. Segundo os dados apurados entre as cidades analisadas, o sistema de transporte público do DF apresenta a maior extensão em suas linhas, com média de 40 km. Em Campo Grande a extensão média das linhas é de 19,2 km; em Florianópolis de apenas 13,72 km; em Fortaleza é de 22 km; em Goiânia, que envolve uma região metropolitana composta por 21 municípios, chega somente a 28,46 km; em Palmas é de 23,1 km; em Porto Alegre é de apenas 16,5 km; em Salvador é de 33,4 km; São Paulo apresenta média de 26,9 km e, por último, a região metropolitana de Vitória, integrada por 5 municípios, mas com 32,12 km.

O indicador extensão média das linhas demonstra de forma muito clara que as viagens no DF são mais longas, há produção de volume quilométrico considerável, como poderá ser visto no tópico seguinte, em função de um território com baixa densidade demográfica e área territorial muito extensa, exigindo a criação de mais linhas e o aporte de mais veículos para operação, tornando o sistema de transporte público local com custo operacional de maior volume financeiro. Nesse sentido, a racionalização do sistema sob nova ótica é uma necessidade fundamental.

4.4 DISTÂNCIA PERCORRIDA (KM)

Cidade	Quilometragem Produtiva Anual	Quilometragem Produtiva Média Mensal	Percurso Médio Anual (Km)	Percurso Médio Mensal (Km)
Belém/PA	90.796.470,80	7.566.372,57	75.260,64	6.271,72
Brasília/DF	247.398.507,21	20.616.542,27	88.992,27	7.416,02
Campo Grande/MS	29.002.274,00	2.416.856,00	62.331,00	5.215,00
Curitiba/PR	72.528.900,72	6.044.075,06	68.230,38	5.685,86
Florianópolis/SC	28.392.535,11	2.366.044,59	71.517,72	5.959,81
Fortaleza/CE	80.386.554,57	6.698.879,55	66.989,00	5.582,00
Goiânia/GO (RM)	72.170.413,00	6.014.201,00	63.362,96	5.208,25
Palmas/TO	10.172.334,54	847.694,54	59.837,26	4.986,43
Porto Alegre/RS	65.524.817,00	5.460.401,42	61.123,90	5.093,66
Salvador/BA	113.597.650,14	10.154.005,70	68.834,23	5.736,19
São Paulo/SP	805.145.724,00	67.095.477,00	66.883,68	5.573,64
Vitória/ES (RM)	110.320.089,17	9.193.340,76	70.000,06	5.833,34

Para orientar os órgãos gestores das capitais que são objeto deste estudo técnico, visando ao fornecimento dos dados requeridos pelo Instituto MDT, e especificamente acerca do indicador “Distância Percorrida”, definiu-se como referência temporal o período de 01/09/2023 a 31/08/2024. A produção quilométrica por parte do sistema de

transporte público está diretamente vinculada à extensão territorial e/ou à dimensão da frota operante. Áreas de cobertura mais extensas e mais veículos na prestação do serviço para alcançar as localidades, seguramente geram a probabilidade de uma produção quilométrica mais ampla, como pode ser visto nos dados apresentados.

As duas maiores frotas em operação nos sistemas de transporte público das capitais pesquisadas estão localizadas em São Paulo e em Brasília, ressaltando que o órgão gestor do município do Rio de Janeiro não forneceu os dados. No DF, a frota operante produz anualmente 247,3 milhões de km, atrás apenas da cidade de São Paulo, onde são produzidos 805,1 milhões de km, mas também onde o quantitativo ofertado é composto por quase cinco vezes mais ônibus do que no DF (2.780 x 12.038). Contribui, também, para turbinar os números do Distrito Federal, o fato de que a sua área territorial é a maior entre todas as capitais avaliadas, conforme dados já apresentados anteriormente.

Por outro lado, se a cidade de São Paulo produz, em razão do tamanho da sua frota, um maior volume quilométrico mensal e anual, na comparação do indicador “percurso médio mensal”, os dados do DF demonstram que cada veículo operante do STPC/DF percorre individualmente em média, por mês, mais quilômetro do que aqueles que atuam nos sistemas das outras capitais pesquisadas. Esse indicador é definido a partir da divisão entre a quilometragem produtiva média mensal e a frota operante. Dessa forma, o percurso médio mensal por ônibus no DF é de 7.416 km; em Belém é de 6.271,72 km; em Campo Grande é de 5.215 km; em Curitiba é 5.685,86; em Florianópolis é de 5.959,81; em Fortaleza é de 5.582 km; em Goiânia é de 5.208,25; em Palmas é de 4.986,43; em Porto Alegre é de 5.093,66 km; em Salvador é de 5.736,19 km; em São Paulo é de 5.573,64 km e, por último, na Região Metropolitana de Vitória é de 5.833,34.

4.5 PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR DIA

Cidade	Quantitativo de Passageiros Transportados por Dia	Quantitativo de Passageiros Pagantes (Set/2024)	Quantitativo Total de Acessos (Set/2024)
Belém/PA	753.650	9.183.856	15.072.993
Brasília/DF	1.172.409	13.538.498	27.798.888
Campo Grande/MS	161.630	2.347.982	3.555.880
Curitiba/PR	475.093	13.871.791	13.871.791
Florianópolis/SC	219.398,95	3.384.755	5.181.902
Fortaleza/CE	532.407,76	8.300.783	12.745.163
Goiânia/GO (RM)	532.178,90	8.202.983	11.175.757
Palmas/TO	62.665	NI	1.316.028
Porto Alegre/RS	577.607,10	9.424.000	11.552.142
Salvador/BA	1.131.759	NI	NI
São Paulo/SP	NI	NI	186.530.358
Vitória/ES (RM)	613.247	14.777.346	14.862.561

NI – Não Informado

A referência temporal adotada para o fornecimento de dados para o indicador “Passageiros Transportados por Dia” foi setembro/2024, além da consideração também de um dia útil típico deste mês. Ressalta-se, entretanto, como já informado anteriormente, que no caso específico do sistema de Salvador, os dados se referem ao ano de 2023, uma vez que a única fonte de informação repassada foi o Anuário referente àquele período.

A definição adotada para o fornecimento de dados referentes a este indicador foi a representação do quantitativo de passageiros transportados em dias úteis pelo sistema de transporte público coletivo rodoviário regular, no mês de setembro/2024, dividido pelo número de dias úteis existentes naquela data.

Em relação a passageiros pagantes, considerou-se como sendo todos aqueles que pagaram qualquer valor de tarifa vigente no transporte público, diferente de zero, tendo como referência o mesmo mês. Para o quantitativo total de acessos definiu-se como sendo a integralidade dos registros nos validadores/catracas, independente da categoria do usuário do sistema, se pagantes, estudantes, em integração ou com algum tipo de gratuidade ou benefício.

Neste indicador é possível visualizar alguns dados significativos dos sistemas de transporte público das capitais investigadas, onde fica reiterado o STPC/DF como o segundo mais expressivo, atrás apenas daquele da cidade de São Paulo, em que pese a ausência de algumas informações importantes, e também em função do não atendimento por parte da Secretaria Municipal de Transportes do município do Rio de Janeiro (SMTR), após solicitação feita ainda em outubro/2024.

Na análise comparativa, o STPC/DF aparece como o segundo mais representativo quando a referência é o “Quantitativo de passageiros transportados por dia”, com 1.172.409 usuários atendidos, mesmo sem os dados de São Paulo, e com Salvador vindo logo atrás na terceira posição. Também em relação ao item “Quantitativo total de acessos”, essa mesma configuração se repete, com o sistema do DF registrando quase 28 milhões no mês de setembro do ano passado.

Entretanto, especificamente em relação ao item “Quantitativo de passageiros pagantes”, quando se considera somente os usuários que promoveram efetivamente o pagamento da tarifa pública, sem a inclusão daqueles que contam com algum tipo de gratuidade e benefício (tema que será devidamente abordado em tópico próprio), o STPC/DF aparece apenas na quarta posição (13.538.498), atrás de São Paulo (mesmo não tendo informado, mas inferindo-se que seus números são mais representativos do que no DF), da Região Metropolitana de Vitória (14.777.346) e Curitiba (13.871.791).

Os dados demonstram que o Sistema do DF transporta, em média, mais passageiros do que as operações de Curitiba e Vitória, mas quando são considerados para efeito de cálculo somente os usuários pagantes, o STPC/DF deixa a segunda posição, uma vez que o quantitativo de gratuidades e benefícios é bastante expressivo em Brasília, representando em torno de 44,8% do custo total do sistema, conforme poderá ser visto detalhadamente em tópico posterior específico que fará essa abordagem.

4.6 CUSTO (R\$)

Cidade	Custo Total Médio Mensal	Custo por Habitante	Custo por Usuário	Custo Total por Km	Custo Total por Veículo
Belém/PA	31.598.040,92	24,29	3,42	7,88	23.925,43
Brasília/DF	189.946.964,42	67,42	8,15	9,38	67.765,60
Campo Grande/MS	NI	NI	NI	NI	NI
Curitiba/PR	NI	NI	NI	NI	NI
Florianópolis/SC	NI	NI	NI	NI	NI
Fortaleza/CE	59.764.719,11	24,61	5,28	8,92	49.803,93
Goiânia/GO (RM)	NI	NI	NI	NI	NI
Palmas/TO	NI	NI	NI	NI	NI
Porto Alegre/RS	57.744.259,55	43,32	4,35	10,00	53.865,91
Salvador/BA	NI	NI	5,48	7,90	41.549,70
São Paulo/SP	1.002.270.483,00	87,52	11,86	11,92	83.258,89
Vitória/ES (RM)	89.339.183,31	47,50	6,05	9,33	56.082,35

NI – Não Informado

A identificação do custo de cada sistema de transporte público das capitais avaliadas no presente trabalho seria, com toda certeza, um importante componente dentro do processo de análise comparativa, à medida que contribuiria para apresentar detalhadamente cada realidade que é objeto de estudo e, também, para demonstrar para a sociedade que os dados financeiros estão abertos para o conhecimento da população, uma vez que, historicamente, a transparência sempre foi considerada como uma questão ausente do universo dessa atividade econômica.

Contudo, uma simples visualização da tabela acima já nos indica que ainda há determinado nível de dificuldade na obtenção de dados relacionados ao sistema de transporte público, notadamente no que se refere à dimensão do custo financeiro, o que acaba reforçando o discurso crítico de expressivos segmentos que apontam a falta de transparência como um problema que necessita ser equacionado pela gestão pública, visando à retirada das dúvidas da sociedade sobre a atividade.

Todo o esforço para a obtenção de dados, por parte do Instituto MDT, foi promovido junto aos órgãos gestores responsáveis pela área de mobilidade urbana/transporte público em cada capital, tendo em vista a perspectiva do levantamento de informações diretamente na fonte principal, orientado pela a lógica de que o poder concedente tem a atribuição constitucional e, no mínimo, detém conhecimento integral sobre todos os aspectos da operação do respectivo sistema de transporte, mas não foi o que aconteceu na prática.

Das 12 capitais que enviaram os dados para o MDT, exatamente metade delas simplesmente não informou o custo total do sistema, o que desencadeou um processo de desinformação em relação a muitas questões que dependiam da base principal para a geração de dados secundários, não só associadas ao custo

propriamente dito (como custo por habitante, usuário, etc.), mas também para a identificação da representação percentual de subsídios e gratuidades.

O STPC/DF aparece, mais uma vez, na posição de segundo colocado, agora relacionado ao tópico custo financeiro (aproximadamente R\$ 190 milhões por mês ou R\$ 2,2 bilhões por ano), atrás apenas da cidade de São Paulo, onde o sistema custa mais de R\$ 1 bilhão mensal, representando R\$ 12 bilhões/ano. A ordem de colocação se mantém igual para quase todos os outros itens associados ao custo, exceto para o item custo total por km, onde o DF passa para a terceira posição, atrás de São Paulo e Porto Alegre.

Não por coincidência, mas os dois sistemas com maior custo financeiro são exatamente aqueles onde o poder público fez uma opção política e técnica, já há algum tempo, estabelecendo a separação entre a tarifa pública e a tarifa de remuneração (técnica), e definindo o aporte de recursos do tesouro sempre que a operação do transporte público se apresentar como deficitária, visando à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro.

A separação entre as tarifas está expressamente assegurada na Lei Federal nº 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, mas, no caso do Distrito Federal, a inserção do instituto da separação entre tarifas já tinha ocorrido no Edital de Licitação da Concorrência Pública nº 1/2011-ST.

Além da remuneração dos operadores por meio de tarifas técnicas, que representam o custo real do sistema, das gratuidades garantidas para determinados segmentos (vide tópico específico à frente) e dos benefícios implementados, como é o caso do bilhete único, que garante até três integrações com o pagamento de apenas uma única tarifa cheia no valor de R\$ 5,50, as especificidades do território do Distrito Federal, como a extensão da área e a baixa densidade demográfica, lembrando que o STPC/DF apresenta a maior extensão média de linha e o maior percurso médio mensal por veículo, entre todos os sistemas pesquisados, conforme já abordado, também contribuem para que o transporte público local tenha um custo total tão significativo e seja o segundo mais caro entre as capitais analisadas.

O transporte público tem a garantia constitucional de ser um direito social e isso se efetiva via a gestão plena por parte do poder estatal e pelo aporte de recursos do tesouro visando ao seu financiamento, como é o caso do subsídio. No entanto, também deve haver iniciativa e esforço governamental para a viabilização de novas fontes de recursos financeiros, na perspectiva da redução do comprometimento do orçamento público.

4.7 TARIFAS (R\$)

Cidade	Valores Vigentes	Valor por Km
Belém/PA	Municipal = 4,00; semiurbano/seletivo =	4,07

	6,40	
Brasília/DF	Tarifa dias úteis e sábados = 2,70; 3,80 e 5,50; Tarifa zero = domingos e feriados	9,85
Campo Grande/MS	Municipal = 4,95	NI
Curitiba/PR	Tarifa social = 6,00; meia-tarifa = 3,00 (domingos e feriados)	NI
Florianópolis/SC	Tarifa distrital/urbana – dinheiro e QR Code = 6,90; Tarifa distrital/urbana – cartão cidadão = 5,75; Tarifa distrital/urbana – cartão turista e vale-transporte = 6,75; Tarifa distrital/urbana – estudante = 2,88; Tarifa social – dinheiro e QR Code = 5,00; Tarifa social – cartão cidadão = 3,56; Tarifa social – turista e vale-transporte = 4,30; Tarifa social especial – cartão = 3,56 e Tarifa social estudante = 1,78	NI
Fortaleza/CE	Tarifa = 4,50; Tarifa estudantil = 1,50; Hora social = 3,90 (9h às 11h e 14h às 16h, de segunda à sábado); Hora social estudantil = 1,50; Tarifa social estudantil = 1,50 (aos domingos, 13/04, 31/12 e 01/01)	8,51
Goiânia/GO (RM)	Tarifa integral = 4,30 e Meia-tarifa = 2,15	NI
Palmas/TO	Tarifa = 3,85; Tarifa promocional = 2,00 (até 31/03/2025); Tarifa zero = aos domingos e feriados	NI
Porto Alegre/RS	Tarifa comum = 4,80; Tarifa integração com trem metropolitano = 4,32; Tarifa escolar 25% = 3,60; Tarifa escolar 50% = 2,40;	10,00

	Tarifa escolar 75% = 1,20 e Tarifa de integração = 2,40	
Salvador/BA	5,60 (a partir de janeiro/2025)	NI
São Paulo/SP	Tarifa básica – dinheiro = 5,00; Bilhete único vale-transporte = 5,49; Bilhete escolar = 2,50; Bilhete integração com sistema de trilhos = 8,90; Tarifa 24 horas = 19,10; Tarifa semanal = 63,15; Tarifa mensal = 242,95 e Tarifa zero = aos domingos, feriados do natal, ano novo e 25/01	14,93
Vitória/ES (RM)	Tarifa usuário = 4,90; Tarifa bike GV = 2,45; Tarifa estudante = 2,45 e Tarifa aos domingos – cartão GV cidadão = 4,30	9,33

NI – Não Informado

Através do Decreto Distrital nº 40.381, de 09/01/2020, estabeleceu-se a classificação das linhas dos modais rodoviário e metroviário do STPC/DF, além da fixação dos valores das tarifas públicas. Por meio desta norma, as linhas Urbana 1 e Urbana 3 passaram a contar com tarifa usuário no valor de R\$ 2,70; as linhas Metropolitana 1, Metropolitana 3 e Urbana 2 operam com tarifa de R\$ 3,80 e, por fim, a tarifa de R\$ 5,50 é aplicada sobre a linha Metropolitana 2 e o metrô.

Dessa forma, as tarifas públicas no DF estão congeladas desde o dia 13/01/2020. Como a cobertura do déficit financeiro decorrente da operação é assumida pelo poder público, com o aporte crescente de recursos do tesouro sob a forma de subsídio, ainda não aconteceu nenhuma sinalização por parte do Governo do Distrito Federal com previsão de reajuste a ser aplicado sobre a tarifa usuário.

No quadro comparativo acerca dos dados relativos às tarifas existentes, registra-se que a tarifa mais alta praticada no STPC/DF, no valor de R\$ 5,50 e com direito à integração, é a quarta mais alta entre as cidades pesquisadas, ficando atrás em relação aos números de sistemas de transporte público coletivo de três capitais: Salvador (R\$ 5,60), Curitiba (R\$ 6,00) e Florianópolis (6,90). Todas as outras tarifas básicas das demais capitais pesquisadas apresentam tarifas com valores abaixo da praticada no DF: Belém (R\$ 4,00), Campo Grande (R\$ 4,95), Fortaleza (R\$ 4,50), Goiânia (R\$ 4,30), Palmas (R\$ 3,85 e, temporariamente, reduzida para R\$ 2,00), Porto Alegre (R\$ 4,80), São Paulo (R\$ 5,00) e Vitória (R\$ 4,90).

Conforme já abordado, sabe-se que o sistema do DF é o segundo em valor monetário e que essa condição está associada às diversas variáveis que envolvem a realidade do Distrito Federal. Infelizmente, a ausência de dados de algumas capitais acabou impedindo uma análise comparativa mais ampliada, que pudesse ir muito mais além dos simples valores das tarifas públicas, mas que estabelecessem outros elementos como referência no processo de investigação.

Por exemplo, em relação à referência do valor da tarifa pública por km, representada pela divisão do custo total médio mensal do sistema pela quilometragem produtiva média mensal, identifica-se que o sistema do DF aparece na terceira posição, com valor de R\$ 9,85/km, atrás de São Paulo (R\$ 14,93), mas também de Porto Alegre (R\$ 10,00), que tem produção quilométrica três vezes menor do que a do STPC/DF. Como metade das capitais avaliadas não informou acerca do valor da tarifa por km, referente aos seus sistemas de transporte público, o estabelecimento de parâmetros de comparação para a identificação da dimensão da tarifa pública ficou seriamente comprometido.

A Lei Distrital nº 4.011/2007 dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo do DF, definindo que a política tarifária deve ter como princípios, entre outros, a definição de uma “estrutura simples e adequada às peculiaridades do Distrito Federal” e “gerenciar a demanda, incentivando movimentos nos períodos entre os horários de pico”.

Não resta dúvida de que a política tarifária do DF apresenta uma estrutura simples, com o estabelecimento de apenas três tarifas públicas, nos valores de R\$ 2,70; R\$ 3,80 e R\$ 5,50, vinculadas às condições já descritas, que facilitam o entendimento, a compreensão e o próprio acesso da sociedade ao sistema. Essa simplicidade não é vista, por exemplo, nos sistemas de Florianópolis, Fortaleza e Porto Alegre, que contam com diversos valores diferenciados, estabelecidos conforme a forma de pagamento e o perfil do usuário.

Por outro lado, em que pese o fato do estabelecimento de um programa de tarifa zero aos domingos e feriados no sistema do DF (Vai de Graça), instituído por meio do Decreto nº 46.924/2025, que estimula a demanda em períodos com demanda reduzida, em outras capitais há iniciativas com a fixação de tarifas com valores menores e diferenciados, nos dias úteis da semana, voltadas para o atendimento de grupos vulneráveis, como no caso de Florianópolis, onde existe tarifa social; em Fortaleza, com a tarifa hora social, que incentiva o uso do transporte público em horários do entre-pico (9h às 11h e 14h às 16h), com desconto de 13%; em São Paulo, também com desconto para a compra de bilhetes temporais (24 horas, semanal e mensal) e, por fim, em Vitória, com redução de 50% no valor original para a tarifa Bike GV, com integração intermodal e veículos exclusivos para o transporte embarcado de bicicletas e seus condutores.

Considerando a ociosidade no STPC/DF no entre-pico, e diante da informação de que parte da frota é recolhida neste período, além do fato de que há a previsão legal para o estabelecimento de iniciativas que concedam descontos nas viagens fora dos horários de pico, avalia-se que este tema deveria ser apreciado pela área técnica da

Semob/DF, visando à atração de usuários e à redistribuição da demanda em outros períodos do dia, na perspectiva da redução da pressão sobre o sistema, no início da manhã e no final da tarde, onde estão concentradas quase metade das viagens realizadas no transporte público no Distrito Federal ao longo do dia, notadamente com viés pendular, conforme identificação na última pesquisa de mobilidade.

4.8 GRATUIDADES E BENEFÍCIOS

Cidade	VALOR MENSAL (R\$)	REPRESENTAÇÃO PERCENTUAL (%)
Belém/PA	19.043.212,00	NI
Brasília/DF	85.094.105,67	44,8
Campo Grande/MS	95.155,20	NI
Curitiba/PR	NI	NI
Florianópolis/SC	8.949.792,06	NI
Fortaleza/CE	21.597.436,75	36,14
Goiânia/GO (RM)	14.612.619,03	NI
Palmas/TO	1.947.933,14	2,42
Porto Alegre/RS	15.918.288,95	27,56
Salvador/BA	NI	11,34
São Paulo/SP	160.316.954,00	16,48
Vitória/ES (RM)	NI	0,00

NI – Não Informado

Não há novidade acerca dos sistemas que aparecem como mais representativos, segundo o volume financeiro, em se tratando do indicador “gratuidades e benefícios”, mantendo-se a ordem e a lógica presente nos itens anteriores, com a cidade de São Paulo se destacando em primeiro (R\$ 160,3 milhões/mês), o DF aparecendo na segunda posição (R\$ 85 milhões) e com Fortaleza, mais distante, apresentando apenas 1/4 do valor desembolsado em Brasília no STPC/DF, tendo como referência o mês de setembro/2024.

Entretanto, segundo os dados que foram disponibilizados pelos órgãos gestores das cidades pesquisadas, ressaltando que alguns não apresentaram a informação, o sistema do DF é o que apresenta o maior percentual de volume financeiro das gratuidades e benefícios existentes sobre o custo total do sistema. No STPC/DF, a gratuidade universal para estudantes e pessoas com deficiência, e o benefício proporcionado pelas integrações com o Bilhete Único representam 44,80% do custo total do sistema; em Fortaleza esse indicador representa 36,14%; em Palmas tem um peso de apenas 2,42%; em Porto Alegre é de 27,56%; em Salvador, segundo dados do Anuário de 2023, é 11,34%; em São Paulo, onde há um significativo aporte de subsídio público e é o maior sistema do país, esse percentual é de apenas 16,48% e, por fim, na Região Metropolitana de Vitória foi informado que não existem gratuidades e benefícios.

Esta elevada representatividade das gratuidades e benefícios no custo total do sistema do DF é explicada pela definição legal de isenção global do pagamento da tarifa para todos os estudantes e pessoas com deficiência, além da garantia constitucional para os idosos, mais a parcela destinada à manutenção do equilíbrio financeiro do STPC/DF, sempre que a arrecadação tarifária for insuficiente para a cobertura do custo real e o resultado final apurado for de um déficit, assim como preconiza a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

4.9 SUBSÍDIO PÚBLICO

Cidade	VALOR ANUAL (R\$)	VALOR MÉDIO MENSAL (R\$)	REPRESENTAÇÃO NO CUSTO DO SISTEMA (%)	VALOR POR PASSAGEIRO (R\$)	VALOR POR ÔNIBUS EM OPERAÇÃO (R\$)
Belém/PA	0,00	0,00	-	-	-
Brasília/DF	1.700.000.000,00	141.666.666,67	74,58	10,46	50.959,23
Campo Grande/MS	27.494.250,60	2.291.187,55	NI	0,657	5.561,13
Curitiba/PR	27.000.000,00	NI	NI	NI	NI
Florianópolis/SC	117.057.121,43	9.907.588,43	NI	1,91	24.956,14
Fortaleza/CE	74.222.528,76	6.185.210,73	10,35	0,54	5.154,34
Goiânia/GO (RM)	361.545.187,00	30.128.765,58	NI	3,11	26.451,95
Palmas/TO	39.089.535,10	3.257.461,26	4,06	NI	19.161,54
Porto Alegre/RS	102.259.574,71	8.521.631,23	14,76	0,64	7.949,28
Salvador/BA	190.000.000,00	13.571.428,57	NI	NI	8.305,65
São Paulo/SP	6.688.008.878,00	557.334.073,17	55,60	6,86	46.380,90
Vitória/ES (RM)	353.665.606,00	29.472.133,83	32,99	1,98	18.501,03

NI – Não Informado

O Governo do Distrito Federal aporta o segundo maior valor monetário de subsídio público dentro dos sistemas de transporte público pesquisados, perdendo apenas para a cidade de São Paulo, mas que acaba representando o maior percentual em comparação com o custo total. No DF, em 2024, o tesouro desembolsou R\$ 1,7 bilhão para o financiamento do STPC/DF, o que representou 74,58% do custo total do sistema, com a receita tarifária assumindo os demais 25,42%.

Ressaltando que a ausência de dados acerca do custo do sistema de algumas capitais impede o estabelecimento dessa correlação com o subsídio, mesmo com a identificação dos números do aporte público que foi efetivamente promovido, avalia-se que, como pode ser verificado na planilha acima, com exceção da cidade de Belém, em todas as outras já há algum tipo de desembolso do tesouro municipal para o financiamento dos sistemas de transporte público. Esses processos foram

intensificados a partir da crise com a redução de demanda gerada pela pandemia, ao contrário do que ocorreu nos casos de Brasília e São Paulo, onde a opção pela separação entre as tarifas e o investimento de recursos do orçamento governamental para a cobertura de déficits na operação já tinha sido implementado muito antes da crise sanitária, por iniciativa e decisão política das próprias gestões.

Segundo os dados acima, em 2024, São Paulo aportou R\$ 6,6 bilhões para subsidiar o seu sistema de transporte público, o que representou 55,6% do custo total; Campo Grande aportou R\$ 27,4 milhões; Curitiba investiu R\$ 27 milhões para o financiamento do seu programa de meia-tarifa; Florianópolis desembolsou R\$ 117 milhões; Fortaleza aportou R\$ 74 milhões (10,35%); Goiânia investiu R\$ 361,5 milhões; Palmas com R\$ 39 milhões (4,06%); Porto Alegre com R\$ 102,2 milhões (14,76%); Salvador aplicou R\$ 190 milhões e, por fim, na Região Metropolitana de Vitória foram desembolsados R\$ 353,6 milhões (32,99%).

Considerando as especificidades do território do DF e que o subsídio público vem se ampliando ao longo dos anos, chegando ao patamar de representação de 74,58% do custo total do sistema, com a receita tarifária contribuindo cada vez menos para o seu financiamento, era previsível que nas representações do subsídio em relação ao valor por passageiro e por ônibus em operação, os números mais altos seriam encontrados no Distrito Federal entre todas as capitais pesquisadas.

Em se tratando da representação do valor do subsídio público dividido pelo quantitativo total de passageiros do sistema, enquanto no DF esse número é de R\$ 10,46, em São Paulo é de R\$ 6,86, em Porto Alegre é R\$ 0,64 e, em Fortaleza, registra apenas R\$ 0,54. Essa equação apresenta uma relação diretamente proporcional: à medida que se aumenta o numerador (valor do subsídio), como no caso do DF, mas não ocorre ampliação do denominador (total de passageiros transportados), o indicador vai continuar apresentando a mesma tendência de evolução, com aumento do valor por passageiro.

A mesma lógica também se aplica em relação à correspondência da divisão do valor do subsídio por ônibus em operação. Com o aumento do subsídio e a manutenção do quantitativo da frota operante, o índice vai permanecer em rota de crescimento e os números irão continuar bastante representativos. Neste indicador, o número do DF também é o mais alto entre todos os sistemas investigados: aqui é de R\$ 50.959,23; em São Paulo é R\$ 46.380,90; em Goiânia é R\$ 26.451,95; em Florianópolis é R\$ 24.956,14, enquanto em Fortaleza é apenas de R\$ 5.154,34.

É necessário ressaltar que o subsídio público, incorporado ao sistema do DF desde a licitação de 2012, é fundamental para a manutenção das gratuidades e benefícios existentes e para a cobertura dos déficits gerados, em função da disparidade entre a tarifa pública fixada e a tarifa de remuneração do sistema, que representa o custo operacional real, uma vez que a receita gerada com o pagamento feito pelo usuário é insuficiente para o financiamento integral do sistema, e esse ônus não deve ser dele.

Este modelo institucional está proposto na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), e se mostrou fundamental no DF para o enfrentamento do período da pandemia, quando a demanda despencou, a oferta permaneceu no

mesmo nível, até para o cumprimento dos protocolos sanitários, e os custos foram mantidos, além de garantir a manutenção atual das tarifas públicas que foram fixadas em janeiro/2020. Além disso, o subsídio público é o exercício efetivo da participação do Estado e da garantia constitucional do transporte como direito social.

Entretanto, em que pese o acerto deste modelo adotado no DF, com o aporte de subsídio público para o custeio do STPC/DF, é necessário ampliar as fontes para o financiamento do sistema de transporte público, visando reduzir o peso da participação do orçamento público no custeio da operação e o risco de comprometimento da execução das outras políticas públicas, além de garantir a prestação do serviço em níveis satisfatórios de qualidade.

A própria Política Nacional de Mobilidade Urbana expressa que o déficit originado na prestação do serviço de transporte público “deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante”, conforme Artigo 9º, § 5º.

Nesse sentido, uma excelente perspectiva para o Distrito Federal, para a geração de novas receitas a partir da utilização de um instrumento de gestão da política de mobilidade urbana, seria a implementação do Projeto Zona Verde, com a previsão da cobrança pelo uso do estacionamento em vias públicas, que contribuiria com mais recursos não só para o financiamento do STPC/DF, mas também para a priorização dos modais ativos, além de desonerar o tesouro distrital em relação ao aporte de subsídio público.

4.10 TARIFA TÉCNICA

Cidade	VALOR (R\$)	REGRA DE REAJUSTE
Belém/PA	5,0185	Não há periodicidade
Brasília/DF	Bacia 1 = 8,5197; Bacia 2 = 7,5166; Bacia 3 = 8,4901; Bacia 4 = 8,8297 e Bacia 5 = 8,8600	Reajuste anual em setembro por fórmula paramétrica.
Campo Grande/MS	5,95	Reajuste anual em março por fórmula paramétrica
Curitiba/PR	NI	NI
Florianópolis/SC	Tarifa distrital/urbana, social especial e social estudante – dinheiro/QR Code = 7,20; Tarifa distrital/urbana – cartão cidadão/turista/vale-transporte = 6,75; Tarifa distrital/urbana – estudante e social estudante = 6,98; Tarifa social – dinheiro/QR	Reajuste anual

	Code = 5,05; Tarifa social – cartão/turista/vale-transporte = 4,30	
Fortaleza/CE	6,5295	Revisão ordinária anual em novembro, conforme contrato
Goiânia/GO (RM)	9,8902	Reajuste anual
Palmas/TO	NI	NI
Porto Alegre/RS	5,70	Reajuste anual, a partir de fevereiro
Salvador/BA	5,50 (dez/2023)	NI
São Paulo/SP	11,78	NI
Vitória/ES (RM)	6,68	Reajuste anual em janeiro, com fórmula paramétrica

NI – Não Informado

A Tarifa Técnica, conceituada como Tarifa de Remuneração na Lei nº 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, está relacionada ao custo real do sistema de transporte, englobando não só os valores associados à execução da prestação do serviço, mas também os proventos do operador privado do transporte público. Assim, a Tarifa de Remuneração representa o custo global efetivo para a realização do transporte de cada passageiro do sistema.

No Distrito Federal houve a decisão da gestão pública de incorporar o conceito de Tarifa Técnica no Edital da Concorrência Pública nº 01-2011-ST, visando à contratação de operadores para o Serviço Básico Rodoviário do STPC/DF. Nesse sentido, a Tarifa Técnica foi definida como o “valor por passageiro pagante transportado proposto pelas licitantes no presente certame e que servirá de parâmetro para a remuneração da concessão e manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato”.

Dessa forma, a remuneração das concessionárias que atuam no sistema do Distrito Federal corresponde ao valor da Tarifa Técnica multiplicado pelo número de passageiros pagantes transportados, com processos garantidos de reajuste e revisão desses índices. Antes da pandemia, o modelo de remuneração baseado na Tarifa Técnica estava limitado aos sistemas do DF e ao da cidade de São Paulo, mas em razão, principalmente, das alterações promovidas pela pandemia, hoje é uma referência na grande maioria das capitais, amparado por regras que garantem reajustes anuais e processos de revisão em momentos de riscos ao equilíbrio econômico-financeiro.

Na análise comparativa entre os sistemas das capitais que divulgaram seus dados, observa-se que as Tarifas Técnicas mais altas são identificadas, pela ordem, em São Paulo (R\$ 11,78), na Região Metropolitana de Goiânia (R\$ 9,8902) e só então aparece o Distrito Federal, com valores que variam entre R\$ 7,5166 e R\$ 8,8600, em que pese todas aquelas especificidades do nosso território e que contribuem para turbinar o custo do sistema local.

A Tarifa Técnica no STPC/DF tem a previsão contratual da garantia de reajuste anual, para a correção dos valores decorrentes da variação do preço de insumos (pessoal, óleo diesel e veículo), mas também de revisão, quando for promovido algum tipo de alteração no equilíbrio econômico-financeiro da concessão dos serviços e que modifique as condições originais do contrato, seja em função de variações na quilometragem rodada, no número de passageiros pagantes transportados, no estabelecimento do uso de novas tecnologias ou quantitativo de veículos ou na incidência de novos tributos sobre o serviço ou receita das operadoras, conforme expresso nos termos celebrados.

Nos anos de 2021 e 2022, ainda em tempos de pandemia, quando houve a redução do quantitativo de usuários no sistema de transporte público do DF, mas também quando ocorreu a definição, por parte da Semob, para que as concessionárias que operavam na Estrada Parque Taguatinga (EPTG) providenciassem a aquisição de veículos com portas de ambos os lados, as Tarifas Técnicas sofreram expressivas revisões e, em uma das bacias, o valor chegou a significativos R\$ 12,2328, que, como efeito de comparação, inclusive supera o atual valor praticado em São Paulo.

A Tarifa Técnica, conforme já exposto, é um instituto com amparo legal dentro da Política Nacional de Mobilidade Urbana e que cumpre dois requisitos básicos: ao mesmo tempo em que consolida a participação do ente federado no financiamento do transporte público, assumindo a sua responsabilidade na garantia da efetivação de um direito social constitucional, também retira o ônus principal da manutenção do sistema do usuário, compartilhando essa atribuição. O Serviço Interestadual Semiurbano que opera no Entorno do DF, e onde só existe a receita tarifária para o seu financiamento, espelha a dificuldade dos sistemas que operam com modelos antigos e injustos de remuneração.

No entanto, a adoção da Tarifa Técnica dentro de um sistema de transporte público deve estar vinculada à exigência do cumprimento de parâmetros mínimos de qualidade na prestação do serviço e todos os processos associados, como reajustes e revisões, devem ser realizados sob o acompanhamento e a gestão plena do órgão responsável e, mais importante, sob absoluta transparência para a sociedade, com dados abertos demonstrando todo o detalhamento das contas.

4.11 CUSTO DO DIESEL

Cidade	Custo do Diesel sobre o Custo Total (%)
Belém/PA	NI
Brasília/DF	17
Campo Grande/MS	25
Curitiba/PR	NI
Florianópolis/SC	NI
Fortaleza/CE	22,81
Goiânia/GO (RM)	NI
Palmas/TO	NI
Porto Alegre/RS	24
Salvador/BA	NI
São Paulo/SP	20
Vitória/ES (RM)	16,4

NI – Não Informado

O objetivo principal em relação a este indicador era a identificação do peso do insumo diesel sobre o custo total dos sistemas de transporte público coletivo das 16 capitais inicialmente previstas. Conforme já descrito, quatro capitais não encaminharam os dados para o MDT e entre as demais, que atenderam a solicitação, pelo menos 6 cidades não repassaram a informação básica sobre o custo total do seu respectivo sistema, que se tratava do parâmetro necessário para o estabelecimento de uma análise comparativa. Nesse sentido, este trabalho ficou comprometido.

Segundo os dados recebidos das seis capitais que informaram o custo total do seu sistema, em Brasília, atualmente, o diesel representa 17% do valor global do STPC/DF, atrás apenas da Região Metropolitana de Vitória, onde o percentual é de 16,4%. As maiores representações estão localizadas em Porto Alegre (24%) e em Campo Grande (25%).

Importante destacar que a redução da pressão da participação do diesel sobre o custo total é viabilizada a partir da implementação de legislação que garanta isenções ou desonerações para o insumo, como no caso das duas capitais que apresentaram os menores percentuais. No Distrito Federal houve a edição de leis, como as de nº 4.242/2008 e 5.452/2015, mas também de convênios, decretos e portarias. Na Região Metropolitana de Vitória, a desoneração era aplicada sobre a folha de pagamento, mas foi alterada para alíquota reduzida sobre o faturamento das operadoras do sistema. Por outro lado, em Porto Alegre, mesmo com a isenção de ISS para o transporte coletivo, via a Lei Complementar nº 715/2013, o diesel apresentou o segundo maior percentual em relação ao custo total (24%).

4.12 ÍNDICE DE PASSAGEIROS POR QUILOMETRO (IPK)

Cidade	IPK Real	IPK Equivalente
Belém/PA	1,9442	1,5721
Brasília/DF	1,20	0,90
Campo Grande/MS	1,60	1,11
Curitiba/PR	NI	NI
Florianópolis/SC	1,89	1,59
Fortaleza/CE	1,67	1,27
Goiânia/GO (RM)	1,737	1,38
Palmas/TO	NI	NI
Porto Alegre/RS	2,25	1,70
Salvador/BA	1,5825	NI
São Paulo/SP	2,69	1,26
Vitória/ES (RM)	1,53	1,29

NI – Não Informado

Neste indicador foram requeridas informações acerca de dois parâmetros relacionados ao Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK). O primeiro se refere ao valor real, considerando o somatório de passageiros pagantes e de gratuidades dividido pela quilometragem produzida, com referência no período de julho/2023 a agosto/2024. Já o outro Índice é o resultado da “razão entre o número total de passageiros equivalentes transportados e a quilometragem percorrida no sistema de transporte público coletivo por ônibus”, conforme definição expressa no Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana (SIMU), lembrando que a equivalência é a ponderação entre o quantitativo de usuários que pagam a tarifa cheia e o daqueles que têm algum desconto ou benefício, para o mesmo período.

Em documento abordando o IPK e produzido no distante ano de 2008, denominado “Desempenho e qualidade nos sistemas de ônibus urbanos”, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) afirmava que “...esse indicador é dos mais utilizados pelos analistas para dar uma ideia da produtividade do sistema. Ele representa também a rotatividade dos lugares oferecidos nos ônibus. Valores muito baixos mostram que a renovação de passageiros é pequena, típica dos movimentos pendulares em linhas de longo percurso, em que a maioria dos passageiros entra no ponto inicial e desce no ponto final, percorrendo grandes distâncias. O indicador tem valores baixos também quando há excessiva quilometragem percorrida em relação à demanda efetiva”.

Adiante, ainda no mesmo documento técnico, a NTU defendia que “o índice de passageiros por quilômetro pode ser visto também na perspectiva do usuário. Valores muito elevados significam níveis de serviço baixos (alta relação passageiros/m²) e, portanto, perda de conforto”.

Avaliando-se os dados disponibilizados pelas capitais investigadas, identifica-se que o Distrito Federal apresenta os menores valores entre todas, com IPK Real de 1,20 e de apenas 0,90, quando se refere ao índice equivalente. Na outra ponta, considerando-se apenas o primeiro indicador, o sistema de transporte público coletivo rodoviário da cidade de São Paulo possui IPK de 2,69; em Porto Alegre é de 2,25 e em Belém é igual a 1,9442, com as outras capitais apresentando valores menores do que este último, mas ainda bem acima do registrado no DF.

Um Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) menor, como no caso do STPC/DF, não representa necessariamente uma baixa eficiência ou menor grau de produtividade dentro do sistema e, em sentido oposto, valores mais altos também não reproduzem, por si só, uma capacidade de execução da prestação de serviço com níveis e parâmetros satisfatórios de qualidade.

Analisando-se o caso específico do Distrito Federal, e considerando-se que o indicador em questão é resultado de uma equação que envolve o quantitativo de passageiros transportados dividido pelo total de quilômetros percorridos pela frota operante no sistema, o aumento do valor do IPK passa, obrigatoriamente, pela realização de dois movimentos distintos: crescimento do número de usuários (variação para cima do numerador da fração) ou da redução da quilometragem global produzida (diminuição do denominador).

Não resta dúvida de que o sistema do DF precisa ser qualificado para se apresentar como mais atrativo, como, por exemplo, com o redesenho da rede e do modelo operacional e da necessidade de implantação urgente de mais infraestrutura exclusiva para sua circulação, visando reduzir o tempo de viagem e o custo operacional, mirando na perspectiva de agregar novos usuários, sem comprometer os níveis de qualidade. Mas também se exige o uso dos instrumentos de gestão da política de mobilidade urbana para se conseguir regular o uso excessivo do automóvel dentro do espaço urbano, a partir do estabelecimento de mecanismos como a taxa de congestionamento e a cobrança pela emissão de poluentes em determinadas áreas e pelo estacionamento em vias públicas, que também irão gerar novos recursos para investimento no sistema de transporte público e nos modais ativos.

Por outro lado, considerando as condições reais do território do DF, com espraiamento, longas distâncias, surgimento de novos núcleos urbanos (Água Quente é a 35ª e última Região Administrativa - RA criada), e como o transporte público cumpre uma função social, devendo ter capilaridade em todo o espaço geográfico, não se visualiza possibilidade de redução da produção total quilométrica sem que a atual configuração do sistema seja repensada, talvez resgatando a concepção original de um tronco-alimentador.

É preciso compreender que o baixo IPK identificado no DF, em comparação com os sistemas das outras capitais, é reflexo direto das condições específicas do seu território: tem a maior extensão territorial; longas distâncias entre as áreas das regiões administrativas (origem) e o Plano Piloto, que ainda é o destino principal dos usuários, em que pese um pequeno deslocamento também para a região oeste (Águas Claras, Ceilândia e Taguatinga); vazios urbanos entre os locais de embarque e a área de

atração de viagens; deslocamentos pendulares, com 44% das viagens concentradas nos picos e sem nenhum processo de renovação de passageiros durante os longos percursos (não há embarque e desembarque representativo ao longo do caminho). Qualquer incremento no IPK do STPC/DF não depende apenas de elementos que estão diretamente associados unicamente à política de transporte público, mas também está intimamente relacionado aos instrumentos da política de uso e ocupação do solo, visando à criação de novas centralidades dentro do território, com diversidade de utilização, concentrando emprego, habitação, serviços e lazer, para que outras áreas possam funcionar como pólos de atração de viagens e, com isso, sejam criadas condições para a renovação de passageiros dentro do sistema.

4.13 TRABALHADORES

Cidade	Quantitativo Total	Quantitativo Operacional	Quantitativo por Ônibus
Belém/PA	6.266	5.605	5,59
Brasília/DF	14.055	11.033	5
Campo Grande/MS	NI	NI	NI
Curitiba/PR	NI	NI	NI
Florianópolis/SC	NI	NI	NI
Fortaleza/CE	NI	NI	NI
Goiânia/GO (RM)	3.549	2.536	3,116
Palmas/TO	418	250	2,46
Porto Alegre/RS	4.880	3.703	4,56
Salvador/BA	9.405	7.435	NI
São Paulo/SP	64.407	44.548	5,06
Vitória/ES (RM)	3.993	1.669	2,5069

NI – Não Informado

O quantitativo total de trabalhadores dos sistemas compreende o somatório de motoristas, cobradores, pessoal de manutenção e servidores administrativos contratados pelas empresas operadoras. Por serem os sistemas mais representativos e complexos, São Paulo (com mais de 64 mil trabalhadores) e o Distrito Federal (acima de 14 mil colaboradores) aparecem na frente, enquanto que a cidade de Palmas está localizada no outro extremo, com apenas 418 pessoas alocadas na rede de transporte que atende a cidade, que possui uma frota total de apenas 249 ônibus. Quando se fala em quantitativo operacional, a referência passa a ser apenas o somatório de motoristas e cobradores do quadro das concessionárias que atuam nos respectivos sistemas das capitais analisadas. Nesse sentido, São Paulo permanece na primeira posição, com um total pouco acima de 44 mil trabalhadores e, em seguida, o sistema do DF conta com aproximadamente 11 mil rodoviários, entre motoristas e cobradores.

Em uma análise comparativa entre os sistemas para se identificar a proporção percentual da força de trabalho empregada diretamente na área operacional, em

relação ao quantitativo total da mão-de-obra contratada, o STPC/DF aparece como terceiro colocado, com 78,49% do seu quadro global de trabalhadores sendo composto por motoristas e cobradores, atrás de Belém (89,45%) e Salvador (79,05%). O restante da lista é completado por Porto Alegre (75,88%); a Região Metropolitana de Goiânia (71,45%); São Paulo (69,16%); Palmas (59,80%) e, por último, entre as cidades que responderam à questão, a Região Metropolitana de Vitória (41,79%).

Para o item “Quantitativo por ônibus”, a definição que serviu de referência para a informação foi a representação da razão entre o quantitativo total de trabalhadores e a frota operante dentro de cada sistema. Nesse aspecto, Belém se mantém na primeira posição, com 5,59 trabalhadores alocados por ônibus da frota operante. São Paulo aparece em segundo colocado, com 5,06 e, em terceiro, o sistema do DF com 5 trabalhadores por ônibus. A cidade de Palmas aparece na última posição, com a referência de 2,46 trabalhadores por ônibus em operação, lembrando que não há cobradores no sistema desta capital.

4.14 JORNADA E SALÁRIO MÉDIO DE MOTORISTAS E COBRADORES

Cidade	Jornada de Trabalho/Dia	Salário Médio (R\$)
Belém/PA	7h20	Motorista = 1.992,96; cobrador = 1.212,00
Brasília/DF	6h00	Motorista = 3.751,02; cobrador = 1.961,56
Campo Grande/MS	7h20	NI
Curitiba/PR	NI	NI
Florianópolis/SC	NI	NI
Fortaleza/CE	7h20	Motorista = 3.086,67; cobrador = 1.852,00
Goiânia/GO (RM)	7h20	Motorista = 3.043,57
Palmas/TO	8h00	Motorista = 2.849,29
Porto Alegre/RS	7h10	Motorista = 3.275,73; cobrador = 1.968,00
Salvador/BA	NI	NI
São Paulo/SP	8h00	Motorista = 3.786,30; cobrador =

		2.194,50
Vitória/ES (RM)	7h20	Motorista = 3.126,01; cobrador = 1.625,60

NI – Não Informado

O sistema de transporte público coletivo do DF registra a menor carga horária para os trabalhadores da área operacional, na comparação com todos aqueles que foram objeto de estudo e repassaram os respectivos dados, configurando uma jornada diária de 6h00. Por outro lado, o salário médio pago para os trabalhadores que atuam na área operacional do STPC/DF é o que apresenta o segundo maior valor entre as capitais pesquisadas, para a categoria dos motoristas, igual a R\$ 3.751,02, e o terceiro para os cobradores, com remuneração de R\$ 1.961,56.

Os maiores salários médios dos trabalhadores operacionais estão localizados no sistema de transporte da cidade de São Paulo, com remuneração de R\$ 3.786,30 para os motoristas e de R\$ 2.194,50 para os cobradores. No entanto, considerando que a jornada de trabalho no DF é a menor entre todos os sistemas avaliados, ao final, a remuneração paga por hora no sistema local é a mais elevada entre todas as oito capitais que repassaram os seus dados.

Destaca-se que, segundo as informações recebidas dos órgãos gestores, nos sistemas de Palmas e da Região Metropolitana de Goiânia não há a figura do cobrador. Por isso, o único dado referente ao salário médio dos trabalhadores dessas localidades é relativo aos motoristas dos ônibus.

4.15 OPERADORES

Cidade	Quantitativo	Seleção em licitação	Tempo de vigência do contrato
Belém/PA	20	Não	NI
Brasília/DF	6	Sim (Edital nº 1/2011-ST)	10 + 10 anos (até 2032/3)
Campo Grande/MS	1 consórcio (4 empresas)	Sim (2012)	20 anos (até 2032)
Curitiba/PR	3 consórcios (9 empresas)	Sim (Edital nº 005/2009)	15 + 10 anos (até 2035)
Florianópolis/SC	1 consórcio (5 empresas)	Sim	20 anos (até 2034)
Fortaleza/CE	10	Sim	NI
Goiânia/GO (RM)	5	Sim	20 + 20 anos (até 2048)

Palmas/TO	1	Não	Encampação pelo município
Porto Alegre/RS	4 consórcios (11 empresas)	Sim	20 anos (até 2035)
Salvador/BA	2 sociedades de propósito Específico (SPE)	NI	NI
São Paulo/SP	32 empresas	Sim (Concorrência nº 001/2015)	15 + 1 ano (até 2035)
Vitória/ES (RM)	2 consórcios (10 empresas)	Sim (Concorrência nº 002/2014)	25 + 15 anos (até 2054)

NI – Não Informado

Em relação ao primeiro item deste tópico, verifica-se que o sistema da cidade de São Paulo é o que apresenta o maior número de operadores, em um total de 32 empresas, divididas em três eixos de atuação: estrutural (9), articulação regional (10) e distribuição (13). Em seguida aparece Belém com 20 empresas e Porto Alegre com 11, distribuídas entre 4 consórcios, além da ex-empresa pública Carris.

A configuração dos operadores através de consórcio é o modelo também implementado em outras capitais, como Campo Grande, onde existem 4 empresas e um consórcio; em Curitiba, com 3 consórcios e 9 empresas; em Florianópolis, com um consórcio e 5 operadores e, na Região Metropolitana de Vitória, com dois consórcios e um total de 10 operadores. Em Salvador existem duas Sociedades de Propósito Específico (Ottrans e Plataforma).

No STPC/DF, na modalidade rodoviária do serviço básico, atuavam 7 operadores. Mas, com a saída da empresa pública Sociedade de Transporte Coletivo de Brasília (TCB), o serviço agora é executado por apenas 5 empresas e uma cooperativa. As empresas atuam em áreas territoriais específicas, denominadas de bacias, com a seguinte divisão: Viação Piracicabana (1); Viação Pioneira (2); Urbi (3); Viação Marechal (4) e BSBus (5). Já a cooperativa Cobrataete presta serviço em algumas regiões administrativas.

Entre as 12 capitais que forneceram dados ao Instituto MDT, com exceção de Belém e de Palmas, que informaram não ter havido nenhum processo licitatório para a seleção dos operadores que atuam nos respectivos sistemas, todas as outras indicaram a existência de licitações para a contratação das concessionárias. Em Palmas houve um processo inverso no ano de 2022, quando o serviço de transporte público foi encampado pela Prefeitura, por meio da Medida Provisória nº 05/2022, mas, recentemente, já na atual gestão, houve a edição do Decreto nº 2.640/2025,

onde o poder público sinaliza com o interesse em promover a concessão do seu sistema de transporte público coletivo.

Em relação ao tempo de vigência dos contratos, há tanto a fixação de prazos únicos como também a da possibilidade da prorrogação dos contratos pelo mesmo período de tempo original estabelecido, o que amplia em muito o período de execução dos serviços. O Distrito Federal é um desses exemplos, com a celebração de contratos nos anos de 2012 e 2013 e previsão inicial de fim para 2022 e 2023, mas que foram prorrogados por igual período de 10 anos, estendendo a vigência até 2032/3.

O período direto de 20 anos de prazo de vigência é a realidade em Campo Grande (até 2032), Florianópolis (até 2034) e Porto Alegre (até 2035). Em São Paulo, inicialmente também havia a previsão de 20 anos, mas por decisão do poder competente, o prazo foi alterado para 15 anos, com possibilidade de renovação por mais um ano, que pode conduzir os atuais contratos até o ano de 2035.

Mas também há casos de sistemas com operações contendo prazo superior a 20 anos. Em Curitiba, com a licitação realizada em 2010, o período de 15 anos pode ser ampliado com uma renovação por mais 10 anos, levando os contratos até 2035. Na Região Metropolitana de Goiânia, a licitação de 2007 estabeleceu um prazo de 20 anos (2008 a 2028), mas por intermédio da Lei Complementar Estadual nº 187/2023, ocorreu a extensão da vigência até 2048, completando um tempo global de 40 anos de concessão dos serviços. Este também é o mesmo período possível para a exploração dos serviços na Região Metropolitana de Vitória, com previsão inicial de 25 anos, prorrogáveis por mais 15, e prazo final até 2054.

4.16 FAIXAS E CORREDORES EXCLUSIVOS

Cidade	Corredores exclusivos (km)	Faixas exclusivas e preferenciais (km)
Belém/PA	19,5	6,36
Brasília/DF	55,6	94,6
Campo Grande/MS	9,7	10,34
Curitiba/PR	NI	13,625
Florianópolis/SC	0	1,5
Fortaleza/CE	NI	NI
Goiânia/GO (RM)	24,7	21,0
Palmas/TO	NI	NI
Porto Alegre/RS	61,47	43,13
Salvador/BA	12,5	NI
São Paulo/SP	135,3	590,4
Vitória/ES (RM)	NI	NI

NI – Não Informado

A cidade de São Paulo possui o maior sistema de transporte público do país e também é a que apresenta a maior infraestrutura exclusiva voltada para a sua circulação. Segundo os dados da SPTrans, há uma extensão total de 725,7 km, reunindo corredores exclusivos (135,3 km) e faixas exclusivas/preferenciais (590,4 km).

O Distrito Federal aparece com a segunda maior extensão em quilômetros de faixas e corredores implantados, totalizando 150 km, com Porto Alegre aparecendo na terceira posição, com 104 km. As outras capitais que informaram sobre o indicador têm números ainda menos representativos, se comparado proporcionalmente com os seus respectivos sistemas viários, apesar desses dados não terem sido disponibilizados para o MDT: Belém = 25 km; Campo Grande = 20 km; Goiânia = 45 km e Salvador = 12,5 km de via para o BRT.

Um dos elementos essenciais para a qualificação dos sistemas de transporte público coletivo rodoviário é a implantação de infraestrutura exclusiva dentro do viário das cidades, para que sua circulação ocorra de forma segregada do tráfego comum de automóveis e motocicletas. Faixas e corredores exclusivos possibilitam um diferencial na prestação do serviço, proporcionando o embarque e desembarque mais rápido, o aumento da velocidade operacional, a redução do tempo de viagem dos usuários, a diminuição do custo do sistema e o equilíbrio na oferta dos veículos da frota operante. Nesse sentido, é incompreensível o fato de que os sistemas viários das capitais ainda contem com uma infraestrutura exclusiva para o transporte público por ônibus muito aquém da necessidade. É preciso avançar com programas que efetivamente garantam a implantação de mais km de faixas e corredores exclusivos.

Especificamente sobre o DF, que possui um sistema viário bastante robusto, todos os eixos estruturais, que já estavam previstos no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade de 2011, deveriam ter recebidos ações para a implantação dessa infraestrutura exclusiva, como: Via Estrutural; DF-001 (no trecho entre Recanto das Emas e Riacho Fundo 2, para conexão com EPNB); Avenidas Hélio Prates e Elmo Serejo; L2 Sul e Norte; Eixo Leste até São Sebastião e os trechos urbanos das BRs (020, 060, 070 e 080).

4.17 VELOCIDADE MÉDIA NA OPERAÇÃO (KM/H)

Cidade	Velocidade Média (Km/h)
Belém/PA	18
Brasília/DF	20
Campo Grande/MS	17,81
Curitiba/PR	18,42
Florianópolis/SC	NI
Fortaleza/CE	15,76
Goiânia/GO (RM)	20,52

Palmas/TO	NI
Porto Alegre/RS	19,6
Salvador/BA	19,48
São Paulo/SP	16
Vitória/ES (RM)	20,69

NI – Não Informado

Conforme visto no tópico anterior, infraestrutura exclusiva é uma premissa importante para o aumento da velocidade operacional dos ônibus que operam nos sistemas de transporte público. São Paulo é a capital com maior extensão de quilômetros implantados de corredores e faixas exclusivas ou preferenciais e isso poderia ser o indicativo do alcance de uma velocidade mais alta.

Por exemplo, segundo os dados do relatório de administração da SPTrans do ano de 2023, enquanto a velocidade média no sistema todo foi de apenas 16 km/h, nos picos, nos corredores exclusivos foi de 21 km/h no pico da manhã, de 20 km/h no pico da tarde e de 22 km/h no entropico. Já nas faixas, foi de 20 km/h no pico da manhã, de 17 km/h no pico da tarde e de 18 km/h no entropico.

No entanto, é preciso ressaltar que, no caso de São Paulo, os corredores e faixas exclusivas não estão reservados apenas para os ônibus, mas também estão liberadas para a circulação de outros tipos de veículos, como táxis. Esse compartilhamento do espaço no sistema viário que estaria, a princípio, reservado apenas para o transporte público, acaba criando dificuldade para a fluidez dos ônibus que operam no sistema de transporte público paulista.

As maiores velocidades operacionais estão registradas na Região Metropolitana de Vitória, com 20,69 km/h; na Região Metropolitana de Goiânia (20,52 km/h) e logo em seguida aparece o STPC/DF, com a identificação de uma velocidade de 20 km/h. No caso do Distrito Federal, a expansão da infraestrutura exclusiva destinada somente à circulação dos ônibus que operam no sistema de transporte público local, com a devida fiscalização contra as invasões promovidas pelo transporte individual motorizado, se faz extremamente necessária, visando ao alcance de velocidades operacionais mais altas.

4.18 DEMANDA DO SISTEMA ANTES E DEPOIS DA PANDEMIA

Cidade	Demanda do sistema em 2019	Demanda do sistema em 2023	Variação no período (2019-2023)
Belém/PA	NI	NI	NI
Brasília/DF	319.499.897	303.652.892	- 4,96%
Campo Grande/MS	NI	NI	NI
Curitiba/PR	203.918.521	159.101.433	- 21,98%

Florianópolis/SC	64.697.364	60.857.330	- 5,93%
Fortaleza/CE	264.745.950	155.461.325	- 41,28%
Goiânia/GO (RM)	142.085.763	126.195.448	- 11,18%
Palmas/TO	NI	NI	NI
Porto Alegre/RS	233.645.234	159.104.621	- 31,90%
Salvador/BA	432.678.744	333.356.137	- 22,95%
São Paulo/SP	2.798.915.622	2.081.383.576	- 25,63%
Vitória/ES (RM)	168.276.631	178.493.358	+ 6,07%

NI – Não Informado

No material de referência encaminhado para os órgãos gestores das capitais que seriam objeto de investigação, o Instituto MDT requereu informações acerca da demanda transportada pelos respectivos sistemas de transporte público nos anos de 2019 e 2023, com solicitação de detalhamento mês a mês, e devida totalização dos valores, visando ao estabelecimento de uma análise comparativa entre dois períodos temporais, o ano imediatamente anterior à pandemia e aquele onde não mais existiu nenhum tipo de restrição sanitária, com volta à normalidade.

Apesar da orientação para que os dados fossem relativos aos anos de 2019 e 2023, destaca-se que as cidades de Salvador e São Paulo repassaram informações referentes ao ano de 2018 e, por outro lado, Florianópolis encaminhou a demanda transportada em 2024.

Este indicador reproduz de forma transparente os impactos gerados nos sistemas de transporte público coletivo após a pandemia, que já acumulavam processo histórico de queda da demanda, mesmo antes da crise sanitária, mas com perda substancial de passageiros que se acentua após o ano de 2019. A redução do número de usuários no transporte coletivo decorre, inicialmente, de uma série de fatores, como: a crise econômica; o aumento do desemprego; a elevação do valor das tarifas; a falta de prioridade para o transporte público dentro do sistema viário e, com isso, as longas e demoradas viagens; a migração para o transporte individual motorizado, com o apoio de políticas governamentais de estímulo à compra de automóveis e motocicletas e, ainda, com a chegada dos aplicativos de transporte, que capturaram os passageiros que se locomovem em trechos de curta distância.

A pandemia veio contribuir para agravar o quadro quando, no primeiro momento, a necessidade de distanciamento social paralisa a vida nas cidades, mas o processo teve sequência com o estabelecimento de novos parâmetros para as relações de trabalho, econômicas, comerciais e pessoais. A adoção de jornadas remotas, do trabalho em casa e de reuniões, atividades e eventos virtuais, e a explosão do comércio eletrônico contribuíram para que as viagens dentro do espaço urbano não sejam mais tão necessárias, se comparadas com o período anterior.

A partir dos dados repassados pelos órgãos gestores, verifica-se que o STPC/DF é o que mais conseguiu, no ano de 2023, aproximar-se da demanda que era atendida em 2019, alcançando 95,04% do número de passageiros no ano imediatamente anterior à pandemia. Ou seja, a redução no sistema do Distrito Federal, durante o período, foi

de apenas 4,96% e Florianópolis aparece logo atrás com 5,93% de queda. A Região Metropolitana de Vitória é a única onde houve aumento, com acréscimo de 6,07%. No outro extremo, o maior registro de variação na demanda aconteceu na cidade de Fortaleza, onde o sistema perdeu 41,28% do número de passageiros transportados, seguido por Porto Alegre (redução de 31,90%) e São Paulo (queda de 25,63%). A recuperação da demanda passa, obrigatoriamente, pela requalificação dos sistemas de transporte público coletivo, a partir da efetivação de um conjunto de elementos que já foi devidamente abordado aqui, mas também depende da adoção de outros instrumentos de gestão da política de mobilidade urbana, como a regulação e o desestímulo ao uso do transporte individual motorizado, além de mecanismos que viabilizem o escalonamento dos horários de funcionamento das atividades econômicas dentro do território, visando a descompressão sobre os sistemas durante os horários de picos.

4.19 CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL (CCO)

Cidade	Situação	Responsabilidade pela gestão
Belém/PA	Implantado	Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Belém (Setransbel)
Brasília/DF	Em implantação	Secretaria de Transporte e Mobilidade do DF (Semob-DF) / Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília (TCB)
Campo Grande/MS	NI	NI
Curitiba/PR	Implantado desde 2006	URBS
Florianópolis/SC	Implantado	Consórcio Fênix (Operador)
Fortaleza/CE	Dois CCOs Implantados	Um na Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (Etufor) e outro no Sindiônibus
Goiânia/GO (RM)	Implantado	Redemob Consórcio (Operador)
Palmas/TO	Implantado	Agência de

		Transporte Coletivo de Palmas (ATCP)
Porto Alegre/RS	Implantado	Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC)
Salvador/BA	Implantado	Secretaria Municipal de Mobilidade (Semob)
São Paulo/SP	NI	NI
Vitória/ES (RM)	NI	NI

NI – Não Informado

Segundo os dados acima, a maioria das capitais que respondeu à questão formulada já possui um Centro de Controle Operacional (CCO) implantado, sendo que em alguns deles a gestão está sob a responsabilidade dos operadores, como é o caso de Belém (Setransbel), Florianópolis (Consórcio Fênix) e da Região Metropolitana de Goiânia (Redemob Consórcio), além do caso de Fortaleza, onde se registra a existência de duas estruturas, uma sob a gestão do poder público municipal e a outra sob a do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Ceará (Sindiônibus).

Conforme as informações fornecidas, o Centro de Controle Operacional tem papel determinante para a qualificação de um sistema de transporte público, uma vez que ele possibilita ao órgão gestor a oferta de uma resposta rápida para as situações adversas enfrentadas pelo serviço, como na interrupção de viagens, obras, acidentes e eventos; também permite o rastreamento de todos os ônibus da frota operante; monitora em tempo real a frota e as rotas realizadas e acompanha o tempo de duração das viagens, visando ao cumprimento dos tempos programados;

O único sistema que ainda não conta com um CCO implantado e em operação é exatamente o do Distrito Federal, cujo processo agora que se encontra em andamento, uma vez que, em junho/2024, a SEMOB-DF delegou à TCB a responsabilidade pelo monitoramento e supervisão da operação do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF (STPC/DF), por intermédio do Centro de Controle Operacional, conforme condições expressas na Portaria Conjunta nº 02/2014.

A diretriz para a implantação de um CCO em Brasília já estava inserida no Programa Brasília Integrada, dentro do Programa de Transporte Urbano (PTU), em 2007, ainda na gestão do Governador José Roberto Arruda. Foi mantida no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade (PDTU/DF), instituído por meio da Lei Distrital nº 4.566/2011, conforme expresso no Artigo 8º, V. Também incorporada ao processo licitatório de 2012 (Edital de Concorrência nº 1/2011-ST – Anexo VI – Disciplina do Sistema de Controle de Qualidade do Serviço Básico Rodoviário do STPC/DF). Registra-se também a manutenção do compromisso de implantação de um Centro de Supervisão Operacional (CSO), no âmbito do Programa Circula Brasília, durante o

Governo de Rodrigo Rollemberg, que inclusive contou com lançamento oficial em evento no Palácio do Buriti, mas que efetivamente não foi implementado.

Passados 18 anos desde os primeiros ensaios com a defesa da implantação de um Centro de Controle Operacional, ainda é inconcebível e incompreensível o fato de que a Semob/DF não tenha viabilizado a instalação de um CCO que iria contribuir de forma muito eficaz para o planejamento, a gestão e a fiscalização do sistema de transporte público local, racionalizando a operação e, o que é mais importante, criando condições para a oferta de um serviço muito mais qualificado para a sociedade.

Tem-se a informação de que, atualmente, o CCO está, finalmente, em processo de implantação e a sua gestão ficará sob a responsabilidade da TCB. Muito tempo se perdeu ao longo do caminho em virtude da não implantação do Centro, infelizmente.

4.20 ÍNDICE DE QUALIDADE DO TRANSPORTE (IQT)

Cidade	Existência?	Previsão contratual?	Parâmetro para remuneração de operadores?
Belém/PA	Não há	Sem previsão	Sem previsão
Brasília/DF	Em atualização	Sim	Em atualização
Campo Grande/MS	NI	NI	NI
Curitiba/PR	Existe e Serve para mensurar a qualidade do sistema	Sim	Não para remuneração, mas o não cumprimento das metas implica na obrigação de repasse para o Fundo de Urbanização de Curitiba (FUC)
Florianópolis/SC	Existe na teoria, mas não há acompanhamento dos indicadores	Sim	Não
Fortaleza/CE	NI	NI	NI
Goiânia/GO (RM)	Existe	Sim	Não
Palmas/TO	NI	NI	NI
Porto Alegre/RS	Existe	Sim	Não aplicado para remuneração, apenas para a aplicação de penalizações
Salvador/BA	Existe	NI	NI
São Paulo/SP	Existe	NI	Não aplicado para

			remuneração, mas pode gerar autuação à operadora
Vitória/ES (RM)	Existe a Medição de Desempenho das Concessionárias (MDC)	Sim	Não para remuneração, apenas para avaliação do serviço

NI – Não Informado

Neste indicador foram relacionados cinco itens para a manifestação dos órgãos gestores das capitais avaliadas. Além dos itens descritos acima e que integram a planilha, como sobre a abordagem acerca da existência ou não do Índice de Qualidade do Transporte (IQT); se ele tem previsão nos termos contratuais das concessionárias dos sistemas de transporte e se é utilizado como referência para a definição da remuneração final dos operadores; também foi objeto de submissão a solicitação para o detalhamento descritivo dos indicadores que compõem a estrutura do respectivo IQT e para a identificação da participação do usuário no processo de avaliação do sistema.

Em Belém, segundo informações repassadas pela então Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana (Semob), não há Índice de Qualidade do Transporte implementado no sistema local. Por outro lado, os órgãos gestores de Campo Grande, Fortaleza e Palmas não enviaram dados acerca deste indicador.

Na cidade de Curitiba, a empresa Urbanização de Curitiba S.A (URBS) informou que a aferição dos indicadores de qualidade está em conformidade com o Decreto Municipal nº 1.356/2008 e suas alterações, ao Edital de Licitação nº 005/2009, aos contratos de concessão nº 84, 85 e 86/2010 e aos termos aditivos conjuntos nº 06 e 11, celebrados entre a URBS e os consórcios Pontual, Transbus e Pioneiro. No sistema local, o não cumprimento das metas estabelecidas implicará na obrigação de repasse para o Fundo de Urbanização de Curitiba (FUC), com fixação de percentual entre 0,3% e 0,6% da remuneração mensal de cada consórcio, por meta não atingida. Na capital paranaense, o IQT é composto pelos seguintes indicadores: I – Índice de cumprimento de viagens nas faixas horárias programadas; II – Índice de satisfação dos usuários quanto ao estado dos veículos e conduta dos operadores; III – Índice de interrupção de viagens por falhas de veículo em operação; IV – Índice de liberação de selo de vistoria e V – Índice de autuações. A participação dos usuários na avaliação do sistema ocorre principalmente através do indicador II (Índice de satisfação dos usuários).

No caso de Florianópolis, a Secretaria Municipal de Transportes e Infraestrutura (SMTI) informou que até existe o IQT, mas que não há um acompanhamento efetivo dos indicadores. Destacou que o índice é composto pelos seguintes indicadores de

qualidade: Índice de interrupções por falhas de veículos em viagem (IFVV); Índice de cumprimento das viagens programadas (ICVP); Índice de irregularidades na atuação dos operadores (IAO); Índice de satisfação de clientes sobre o serviço (IRCS) e Índice de viagens sem a ocorrência de acidentes de trânsito (IOAT).

A SMTI também apontou que não há participação direta dos usuários no processo de avaliação do sistema de transporte público, e que o contato se restringe ao envio de reclamações para o e-mail da ouvidoria da Prefeitura de Florianópolis. Em resumo, não há qualquer aplicação do IQT para efeito de incidência sobre a remuneração dos operadores do sistema.

Em relação à Região Metropolitana de Goiânia, a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTCC) respondeu que existe o IQT e que ele tem previsão contratual, sem vinculação com a remuneração dos operadores, mas não repassou informações sobre quais seriam os indicadores que compõem a estrutura do índice.

Também não informou se há alguma forma de participação do usuário na avaliação do sistema, se limitando a destacar que são realizadas pesquisas periódicas de satisfação.

Em se tratando de Porto Alegre, a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), através do Observatório da Mobilidade (ObservaMob), informou que há o IQT, que tem previsão contratual, apontando a existência de apenas dois indicadores, o Índice de cumprimento de viagens e o Índice de quebra, mas sem mencionar nada em relação às formas instituídas para a participação do usuário na avaliação do sistema de transporte público. Segundo o órgão gestor, não há qualquer vinculação do IQT à remuneração dos operadores, mas somente a aplicação de penalizações nos casos de descumprimento das condições estabelecidas.

Para Salvador, conforme já relatado anteriormente, os dados não foram repassados diretamente pela Secretaria Municipal de Mobilidade (Semob), mas extraídos do Anuário de Transportes Urbanos de Salvador 2023. Em função disso, poucas informações estavam disponibilizadas, como sobre a existência do IQT, com a definição dos seguintes mensuradores de desempenho: Indicadores de produtividade (índice de cumprimento de viagens, percurso médio mensal e índice de quebras); Indicador de qualidade (índice de passageiros por quilômetro) e Indicador de segurança (índice de assaltos por viagem).

Com absoluta certeza, entre as capitais estudadas, a cidade de São Paulo é a que apresenta a estrutura mais consolidada de um Índice de Qualidade do Transporte. Segundo a São Paulo Transportes S/A (SPTrans), o índice é referenciado pelos seguintes indicadores: quantidade de quilômetros operados entre falhas (IQF); quantidade de sinistros a cada um milhão de km percorridos (ISQ); percentual de cumprimento das viagens programadas (ICV); número de passageiros em pé por m² (IOP); número de passageiros transportados a cada reclamação de conduta de operador (IRO); percentual de pontualidade nas partidas realizadas (IPP); número de passageiros transportados a cada reclamação do serviço (IRS); índice de satisfação do usuário (ISU); índice de cumprimento de frota (ICF); conservação, limpeza e manutenção da frota (ICL) e veículos aprovados em inspeção de poluentes (IEP).

Conforme a SPTrans, o envolvimento do usuário na avaliação do sistema de transporte se dá por meio de várias formas: na contribuição direta para a produção de dois indicadores (IRO e IRS); a partir de reclamações feitas junto ao sistema e, principalmente, através da participação em pesquisa para a produção do Índice de Satisfação do Usuário (ISU) em relação à qualidade do serviço, que é o diferencial entre todas as experiências avaliadas no presente trabalho, e que será devidamente abordado no próximo tópico.

Ainda abordando o caso de São Paulo, a SPTrans informou que o IQT é efetivamente utilizado para avaliar a qualidade do serviço prestado pelas concessionárias, com a consequente atribuição de pontuação às operadoras do sistema. O resultado final é classificado como ótimo, bom, regular ou ruim. O resultado insatisfatório pode gerar a aplicação de uma autuação correspondente ao valor de 50 mil tarifas.

A Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo (Ceturb) foi a responsável pelas informações da Região Metropolitana de Vitória. Segundo esse órgão, há a Medição de Desempenho das Concessionárias (MDC), com previsão no edital da licitação, que foi implantada por meio de aditivo contratual e que está estruturada a partir dos seguintes indicadores: reclamações do usuário; cumprimento de viagens; notificações de irregularidades; acidentes de trânsito; manutenção da frota e emissão de poluentes.

De acordo com a Ceturb, a participação do passageiro na avaliação do sistema está resumida a uma contribuição para o índice de reclamação dos usuários. Em relação à uma possível vinculação com a remuneração dos operadores, há uma avaliação mensal e a nota final é a média do semestre, não podendo ser inferior a 80 pontos, nos 12 primeiros semestres.

Por fim, a experiência do Distrito Federal. No edital da Concorrência nº 1/2011-ST havia o Anexo VI – Sistema de Controle da Qualidade do Serviço Básico Rodoviário do STPC/DF, que tinha como objetivo o de garantir a apuração do grau de qualidade do serviço e do desempenho das concessionárias, com a consolidação de um IQT a partir da implementação dos seguintes indicadores: grau de variação dos intervalos nos pontos terminais; grau de falhas de veículo em operação; grau de cumprimento de viagens; grau de reclamações dos usuários sobre os serviços; grau de ocorrência de acidentes de trânsito; grau de ocorrência de irregularidades de trânsito; grau de reprovação de veículos em vistorias programadas pelo poder concedente e grau de limpeza dos veículos.

Na composição do valor do IQT sugerido na licitação, os indicadores que contribuiriam com os maiores pesos seriam o grau de cumprimento de viagens (25%) e o grau de variação dos intervalos nos pontos terminais (15%), com todos os outros seis tendo representação de 10%. Na metodologia defendida, o IQT seria divulgado semestralmente, com o detalhamento do índice alcançado por cada uma das concessionárias que atuam no STPC/DF. Nos quatro primeiros semestres dos novos contratos, o IQT não poderia ser inferior a 80%; entre o 5º e o 9º semestres, o parâmetro passaria para 85% e, a partir do 10º semestre, o padrão seria de 90%.

Segundo as condições estabelecidas, o descumprimento dos parâmetros de qualidade poderia representar a submissão a uma auditoria técnico-operacional, visando à análise e revisão dos procedimentos operacionais. No caso de duas reincidências de não alcance das metas, ocorreria até mesmo a abertura de um processo administrativo de caducidade da concessão e a consequente realização de novo procedimento licitatório.

Em que pese a previsão legal do IQT no edital de concorrência que promoveu a contratação das atuais concessionárias do sistema de transporte público do DF, o Índice nunca foi apurado e o serviço não foi avaliado. Conforme informações repassadas pela Semob/DF há um processo em andamento para atualização do IQT. Se não ocorrer a implantação do Centro de Controle Operacional, para a gestão plena do sistema e o fornecimento de dados precisos e reais; se não houver indicadores na sua composição, onde esteja assegurada a participação do usuário, com o estabelecimento de peso representativo; se o processo não for transparente e se a nova proposta de IQT não definir condições concretas para a vinculação da avaliação e do descumprimento dos parâmetros à remuneração dos operadores, mais uma vez se correrá o risco de termos um indicador sem qualquer poder de efetividade.

4.21 PERCEPÇÃO DO USUÁRIO DO SISTEMA

Cidade	Há pesquisas de opinião sistemáticas?
Belém/PA	Não
Brasília/DF	Não
Campo Grande/MS	NI
Curitiba/PR	NI
Florianópolis/SC	Não
Fortaleza/CE	NI
Goiânia/GO (RM)	A última foi em 2022, em parceria com a WRI
Palmas/TO	NI
Porto Alegre/RS	Sim, realizada anualmente em parceria com a WRI Brasil
Salvador/BA	Sim, pesquisa de satisfação do usuário do STCO
São Paulo/SP	Sim, pesquisa que gera o Índice de

	Satisfação do Usuário (ISU)
Vitória/ES (RM)	NI

NI – Não Informado

O objetivo principal deste item era o de verificar a possível existência de pesquisas sistemáticas de opinião junto aos usuários dos sistemas de transporte público coletivo das capitais, visando conhecer a sua percepção e sua avaliação e, mais importante, buscando identificar os canais de transformação deste conhecimento produzido em ações que pudessem contribuir para a melhoria da prestação do serviço, uma vez que a participação direta dos passageiros é condição básica para a requalificação da atividade.

Em que pese a importância deste item, a ausência de informações em algumas das capitais e a confirmação de que não existem pesquisas periódicas em outras, totalizando 8 cidades, acendem o alerta para a real necessidade de se repensar e fortalecer o papel do usuário dentro dos sistemas de transporte público, criando mecanismos institucionais para a sua participação, para a apropriação do conteúdo gerado e a sua transformação em instrumento permanente de mudanças. De qualquer forma, as experiências de Salvador e de São Paulo merecem atenção.

Em Salvador, o Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus (STCO) conta com uma pesquisa de satisfação do usuário, com escala variando entre 1 e 5, e com avaliação compreendendo os seguintes indicadores: disponibilidade do serviço; confiabilidade; conforto nos pontos e terminais; conforto dos veículos/janelas; conforto dos veículos/bancos; conforto dos veículos/limpeza; conforto dos veículos/lotação; atendimento ao usuário pelo motorista; atendimento ao usuário pelo cobrador e segurança das viagens.

Conforme informações dispostas no Anuário 2023 de Salvador, que foi a fonte de consulta, a avaliação geral do sistema de transporte coletivo recebeu a nota de 2,4, enquanto que o sistema BRT tem uma melhor apreciação, em função de todas as suas condições diferenciadas, com o registro do alcance de uma nota 4,4.

Por outro lado, o trabalho mais representativo é realizado na cidade de São Paulo, com a apuração do Índice de Satisfação do Usuário (ISU), a partir da aplicação de uma pesquisa contendo cem perguntas, junto a oito mil passageiros regulares do sistema de transporte público coletivo por ônibus, em linhas específicas, envolvendo os horários de pico e os dias típicos, que se baseia em 8 fatores: conforto nos veículos; rapidez da viagem; segurança pessoal e de viagem; confiança na chegada sem atrasos; regularidade no cumprimento dos horários; cobrança da passagem; atendimento e comunicação e, por fim, cuidado com o meio ambiente.

O objetivo central da pesquisa, com a produção do ISU, é o de aferir a satisfação dos usuários com relação à qualidade dos serviços ofertados, lembrando que este indicador também é um dos componentes que integram a formação do Índice de Qualidade do Transporte (IQT) no Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros da cidade de São Paulo.

4.22 FUNDO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Cidade	Existência?
Belém/PA	Não
Brasília/DF	Não
Campo Grande/MS	NI
Curitiba/PR	Sim, Fundo de Urbanização de Curitiba (FUC)
Florianópolis/SC	NI
Fortaleza/CE	NI
Goiânia/GO (RM)	Não, mas as melhorias são financiadas pelo subsídio público
Palmas/TO	NI
Porto Alegre/RS	Não
Salvador/BA	NI
São Paulo/SP	NI
Vitória/ES (RM)	NI

NI – Não Informado

Entre todas as capitais investigadas, Curitiba foi a única que informou contar com um fundo de transporte público. Denominado de Fundo de Urbanização de Curitiba (FUC), foi instituído através da Lei Municipal nº 4.369/1972, com alterações posteriores, está sob a administração da empresa URBS e se destina a “atender aos programas de equipamento urbano e de infraestrutura, bem como, a promover os meios necessários à operação dos serviços públicos de transporte coletivo urbano de passageiros”, conforme expresso no Artigo 1º da referida norma.

O FUC é constituído pelos seguintes tipos de recursos, entre outros: dotações orçamentárias ou subvenções do município; valores com destinação específica para o Fundo; a receita tarifária gerada com o pagamento pelos usuários do sistema de transporte público; o produto da comercialização do vale-transporte e o resultado da alienação de material ou equipamento do transporte coletivo urbano. Uma alteração promovida pela Lei nº 15.904/2021 estabeleceu que, especificamente, os recursos provenientes da receita tarifária e da venda do vale-transporte não serão considerados como receitas do Fundo, “devendo ser repassados aos operadores do transporte coletivo”.

Na estrutura do Fundo de Urbanização de Curitiba/URBS há a figura de dois conselhos: o fiscal, que é integrado por representantes indicados pela Associação Comercial do Paraná, Universidade Federal do Paraná e Câmara Municipal de Curitiba, e o de investimentos, que conta com a participação das duas últimas instituições descritas na linha acima, além da Federação das Indústrias do Estado do Paraná. O secretário da área da fazenda municipal e os diretores da URBS também participam deste Conselho.

O Conselho de Investimentos do FUC/URBS tem como atribuições o de orientar a programação de investimentos a serem executados pela empresa, de recomendar as prioridades na aplicação dos recursos do Fundo e da empresa e de examinar as operações de crédito e a concessão de garantias hipotecárias.

No Distrito Federal havia o Fundo do Transporte Público Coletivo (FTPC/DF), que foi instituído através da Lei Distrital nº 239/1992, com a seguinte previsão de recursos, entre outros: produto da comercialização de vale-transporte e de passes integrais ou com desconto; transferências do poder público; produto resultante da cobrança de taxas com fato gerador na utilização efetiva ou potencial dos serviços ou da infraestrutura viária; pagamento de outorgas e o produto da exploração de propaganda no transporte coletivo.

No entanto, por intermédio da Lei nº 6.117/2018, o Governo do Distrito Federal extinguiu o Fundo do Transporte Público Coletivo. Recentemente ocorreu a aprovação da Lei Distrital nº 7.467/2024, que criou o Fundo Distrital de Transporte Público e Mobilidade Urbana (FDTPMU), com a proposição de fontes diversificadas de receitas e até a destinação carimbada dos recursos, com divisão entre o STPC/DF (70%), mobilidade a pé (15%) e por bicicleta (15%), mas a norma sofreu arguição quanto à possível vício de origem de autoria para a proposição da matéria.

No momento em que se avança o projeto de lei que trata do Marco Legal do transporte público e também se amplia a discussão de um Sistema Único de Mobilidade Urbana (SUM), a diversificação das fontes de financiamento dos sistemas de transporte coletivo se torna uma necessidade urgente, inclusive em relação à implementação e utilização dos instrumentos de gestão da política de mobilidade urbana, previstos na Lei Federal nº 12.587/2012. Nesse sentido, a figura de um fundo para centralizar e concentrar todos os recursos destinados à mobilidade urbana, sob a gestão pública e com a participação da representação de segmentos da sociedade, é uma exigência importante.

4.23 CONSELHO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Cidade	Existência?	Norma de criação	Composição	Natureza
Belém/PA	Sim	Lei nº 7.873/1998	16 membros	Deliberativa e consultiva
Brasília/DF	Sim	Decreto nº 9.269/1986 → Decreto nº	13 membros	Consultiva

		38.058/2017		
Campo Grande/MS	NI	NI	NI	NI
Curitiba/PR	Sim	Decreto nº 397/2009; Lei Municipal nº 12.597/2008	11 membros	Consultiva
Florianópolis/SC	Sim	NI	NI	NI
Fortaleza/CE	NI	NI	NI	NI
Goiânia/GO (RM)	Sim	Lei Complementar nº 169/2022	10 membros	Deliberativa
Palmas/TO	NI	NI	NI	NI
Porto Alegre/RS	Sim	Lei Complementar nº 973/2023; Portaria nº 464.453/2024	26 membros	Consultiva
Salvador/BA	NI	NI	NI	NI
São Paulo/SP	Sim	Decreto nº 54.058/2013	63 membros	Consultiva, propositiva e participativa
Vitória/ES (RM)	NI	NI	NI	NI

NI – Não Informado

O controle social é um poderoso instrumento para a avaliação, o acompanhamento e a fiscalização da execução de uma política pública, devendo ser parte integrante do processo de sua implementação. No caso do transporte público, a existência deste espaço institucional, com representação paritária envolvendo governo, operadores e sociedade e poder assegurado de deliberação, é condição para a defesa das premissas de uma mobilidade urbana apoiada na estruturação de sistemas que sejam indutores do desenvolvimento sustentável nas cidades, a partir da priorização do transporte coletivo dentro do sistema viário, com tarifas justas, com menos emissões e com contribuição direta para a redução de mortes e feridos no trânsito.

A inclusão deste indicador na análise comparativa tinha como objetivo a identificação do papel dos conselhos de transporte público em suas respectivas cidades, se realmente têm algum poder efetivo de deliberação dentro da política, se a sociedade está representada, se cumprem apenas uma formalidade legal, como foi o processo de criação, entre outras questões.

Em Belém, o conselho de transporte público foi criado através da Lei nº 7.873/1998, conta com 16 membros e, segundo a SEMOB, tem caráter deliberativo e consultivo, aprovando decisões sobre o transporte público e táxis. Segundo a sua norma original de criação (não há informações sobre alterações), o conselho tem o poder de opinar sobre o orçamento anual do órgão gestor da política de transporte, além de planos, projetos e estudos tarifários, inclusive na fiscalização das suas contas.

A composição do Conselho de Belém é bem diversificada, ainda segundo a lei de sua criação, contando com a participação dos seguintes segmentos: órgão gestor; sindicato dos trabalhadores rodoviários; sindicato das empresas operadoras;

comissão de bairros; Departamento Intersindical de Estatística e Estudo Socioeconômico (DIEESE); União Metropolitana de Estudantes Secundaristas (UMES); Associação Paraense de Pessoas Deficientes (APPD); federação dos aposentados; Secretaria de Planejamento; Secretaria de Urbanismo; Secretaria de Economia; Secretaria de Saneamento; DETRAN; Federação Metropolitana de Entidades Comunitárias e Associação de Moradores (FEMECAM); batalhão de policiamento de trânsito e Sindicato dos Taxistas do Estado do Pará (STPEA).

O Conselho Municipal de Transporte de Curitiba foi criado por intermédio da Lei Municipal nº 12.597/2008 e regulamentado através do Decreto nº 397/2009, que logo no início já destaca o seu “caráter consultivo”, com atribuições limitadas à promoção da participação da comunidade, na elaboração de proposições para posterior análise do poder público, e na articulação da aproximação dos diferentes segmentos de usuários com o órgão gestor e operadores do sistema.

O universo de representação é mais limitado, contando com 11 membros dos seguintes segmentos: Prefeitura de Curitiba; Câmara Municipal; empresas operadoras; empregados das empresas operadoras; usuários do transporte coletivo; órgão gestor do sistema (URBS); órgão de planejamento do município; instituição de ensino superior; Governo do Paraná; municípios da Região Metropolitana de Curitiba e entidade executiva de trânsito.

No caso de Florianópolis, a Secretaria Municipal de Transportes e Infraestrutura (SMTI) até informou acerca de uma suposta existência do conselho de transporte público da cidade, sem destacar a norma de sua criação, e citando que a sua composição é integrada por servidores da Prefeitura e por representantes do Consórcio Fênix, responsável pela operação do sistema na capital catarinense. Nesse sentido, a instância parece se tratar muito mais de um organismo de acompanhamento da prestação do serviço, que propriamente uma instância de representação da sociedade e, por isso, não está sendo considerado.

Da mesma forma, na Região Metropolitana de Goiânia, a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC) indicou a existência de um conselho de transporte público, citando como referência a Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos (CDTC), criada através da Lei Complementar Estadual nº 169/2022, com natureza deliberativa e que conta com a representação do Governo de Goiás e de mais três prefeituras. Também neste caso, a instância informada não se trata de um conselho de transporte público, mas de um órgão colegiado metropolitano formado apenas por agentes públicos estaduais e municipais, conforme expresso no Artigo 8º da referida norma complementar citada acima, com poder disciplinar e de articulação.

A Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) informou sobre a existência do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana de Porto Alegre (Commu), que foi criado através da Lei Complementar nº 973/2023, com natureza consultiva, participação paritária de 26 membros, sendo metade da administração pública e outra da sociedade civil, com a atribuição de aconselhamento, colaboração, fiscalização e acompanhamento de demandas relacionadas às políticas de mobilidade e ao transporte remunerado de passageiros.

Os representantes da sociedade civil no Commu são: setor de transporte coletivo público; setor de transporte coletivo privado; setor de transporte seletivo público; setor de transporte individual público; Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul; Federação das Entidades Empresariais; comércio lojista de Porto Alegre; entidade representativa de estudantes; Conselho de Economia; setor de transportes de carga e logística; entidade do modal de mobilidade ativa; entidade do público idoso e indicação do Orçamento Participativo. Os membros vinculados ao poder público são designados pelo prefeito ou pelo secretário de mobilidade urbana.

Segundo informações da SPTrans, na capital paulista há o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT), instituído por meio do Decreto nº 54.058/2013, com natureza consultiva, propositiva e participativa. O Conselho tem composição tripartite e paritária, com mandato de dois anos e com o diferencial de contar com câmaras temáticas específicas, como de bicicleta, mobilidade a pé, motocicleta, táxi e transporte escolar.

O CMTT tem entre as suas atribuições a de garantir a gestão democrática e a participação popular; acompanhar a implementação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana; propor a normatização do serviço de transporte e o de subsidiar a formulação de políticas públicas no campo da mobilidade. São 63 conselheiros, representantes de três bancadas distintas: o poder público, com 21 participantes; os operadores dos serviços, com outros 21 membros e a sociedade civil com os demais 21, sendo 11 ligados aos temas da mobilidade e 10 representando as regionais do município.

Com essa amplitude de integrantes, o CMTT tem diversidade de representação da sociedade. O poder público municipal tem como participantes: a Secretaria de Mobilidade e Trânsito; a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET); a própria SPTrans; a Secretaria da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida (SMPED); a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente (SVMA); Secretaria de Governo; Secretaria da Fazenda; Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras (SIURB); Secretaria de Urbanismo e Licenciamento; Secretaria das Subprefeituras; Coordenação de Políticas para Pessoa Idosa; Coordenadoria de Promoção e Defesa de Direitos Humanos; Coordenação de Políticas para as Mulheres; Secretaria Executiva de Transporte e Mobilidade (SETRAM); Secretaria da Saúde (SMS); Coordenação de Promoção da Igualdade Racial e Secretaria de Educação (SME).

A sociedade civil tem a representação de segmentos temáticos e regionais. Os temas estão representados por entidades/pessoas das seguintes áreas: meio ambiente e saúde; juventude; sindicato dos trabalhadores; Organizações Não Governamentais (ONG); ciclistas; pessoas com deficiência; idosos; movimento estudantil secundarista; movimento estudantil universitário; movimentos sociais e mobilidade a pé. As regionais que integram o Conselho são as Zonas leste, sul, oeste e norte e mais o centro expandido.

Por fim, os representantes dos operadores dos serviços de transportes no CMTT são: Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPURBANUSS); Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo (SINDMOTORISTAS); Sindicato dos

Transportadores Autônomos de Escolares e das Microempresas de Transportes Escolares do Estado de São Paulo (SIMETESP); Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transporte Escolar do Município de São Paulo (SINTTEASP); Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento e para Turismo de São Paulo e Região (TRANSFRETUR); Sindicato dos Empregados em Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento e Turismo da Grande São Paulo (SINDIFRETUR); setor de transportes do turismo; Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo e Região (SETCESP); Sindicato das Empresas de Distribuição das Entregas Rápidas do Estado de São Paulo (SEDERSP); Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas de São Paulo (SINDIMOTOSP); Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo (SINDITAXI); Associação das Empresas de Táxi de Frota do Município de São Paulo (SIMTETAXIS) e entidade de entregadores de cargas por bicicleta.

No Distrito Federal, o Conselho do Transporte Público Coletivo foi originalmente criado através do Decreto nº 9.269/1986, como “órgão colegiado deliberativo de 2º grau”, que, entre as suas competências iniciais, era responsável por “formular as linhas gerais da política para o Sistema de Transporte Público Coletivo do DF”; “emitir parecer conclusivo sobre matérias relativas ao transporte público coletivo” e até a de “baixar normas sobre a exploração dos serviços de transporte público coletivo”.

Entretanto, com a edição do Decreto nº 38.058/2017, há a nova denominação de Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (CTPC/DF), que passou a ter somente “caráter consultivo e participativo” e apenas nas questões relacionadas ao STPC/DF e que estão previstas na Lei Distrital nº 4.011/2007, sendo ouvido acerca da fixação da tarifa pública; da adoção de preços promocionais em horários de menor demanda; da implementação de receitas não-operacionais e do estabelecimento das idades média e máxima da frota em operação.

Atualmente, o CTPC/DF é composto por 13 membros, contando com a participação de representantes de órgãos do Governo do Distrito Federal (GDF), como a SEMOB; a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH); o DETRAN; o Metrô/DF; Secretaria de Justiça e Cidadania e a Secretaria de Obras. Também integram o Conselho, as empresas operadoras do sistema de transporte público; o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Terrestres de Passageiros (SITRATTER); a associação das cooperativas do transporte público coletivo; a Universidade de Brasília (UnB); a Câmara Legislativa, por meio da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana e apenas duas organizações da sociedade civil, o próprio Instituto MDT e a Rodas da Paz.

4.24 ÓRGÃO GESTOR

Cidade	Existência?	Nome	Órgão Regulador ou Fiscalizador?
Belém/PA	Sim	Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SEMOB)	Ambos
Brasília/DF	Sim	Secretaria de Transporte e Mobilidade do DF (SEMOB)	Ambos
Campo Grande/MS	Sim	Agência Municipal de Transporte e Trânsito (AGETTRAN)	NI
Curitiba/PR	Sim	Urbanização de Curitiba S.A (URBS)	Ambos
Florianópolis/SC	Sim	Secretaria Municipal de Transportes e Infraestrutura (SMTI)	Ambos
Fortaleza/CE	Sim	Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (ETUFOR)	NI
Goiânia/GO (RM)	Sim	Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTCC)	Ambos
Palmas/TO	Sim	Agência de Transporte Coletivo de Palmas (ATCP)	NI
Porto Alegre/RS	Sim	Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC)	Ambos
Salvador/BA	Sim	Secretaria Municipal de Mobilidade (SEMOB)	Ambos
São Paulo/SP	Sim	São Paulo Transporte S/A (SPTrans)	Ambos
Vitória/ES (RM)	Sim	CETURB	NI

5. CONCLUSÃO

Quando o Instituto MDT avaliou a possibilidade da realização de um trabalho técnico, tendo como objeto a análise comparativa entre os sistemas de transporte público coletivo de algumas capitais brasileiras, de antemão já se sabia que o levantamento de dados seria a etapa mais demorada e complicada da atividade, uma vez que não há um sistema nacional atualizado que reúna as informações consolidadas do setor; esses dados, mesmo nos âmbitos locais, historicamente nunca estiveram ofertados de forma transparente para a sociedade; os órgãos gestores de mobilidade não contam, em geral, com equipes estruturadas e em número satisfatório para o atendimento das demandas e, o último complicador, se devia ao fato de que a solicitação do MDT acontecia em pleno processo de eleições municipais e, em alguns casos, da não confirmação da reeleição de prefeitos, como foi o caso de Belém, Fortaleza e Palmas, com a consequente desmobilização das equipes.

A opção pela busca de informações referentes aos sistemas, diretamente e exclusivamente junto aos órgãos gestores, sem a procura em outras fontes secundárias, foi uma decisão plenamente avaliada pelo Instituto MDT. Em que pese o risco da ausência de uma série de dados e até de sistemas, como se acabou confirmando e era plenamente previsível, o que de certa forma comprometeu o processo de uma análise comparativa com maior amplitude, a tradução literal da realidade seria um importante e preocupante indicador de que a gestão pública precisa ser urgentemente estruturada e de que os dados dos sistemas precisam estar abertos e plenamente ofertados para o conhecimento da sociedade, até como mecanismo para a desconstrução das naturais desconfianças por parte da população. No momento em que o marco legal do transporte público avança dentro do Congresso Nacional, em que o Ministério das Cidades inicia o esboço de uma proposta de um organismo nacional de mobilidade urbana para ser um braço executivo da política e em que a discussão do Sistema Único de Mobilidade Urbana (SUM) vai alcançando novas esferas, é necessário repensar e fortalecer o papel dos órgãos gestores, até como pressuposto para a requalificação do transporte público, a retomada da sua função estratégica dentro das cidades e a melhoria da sua percepção junto à população, não somente em relação aos usuários.

O objeto inicial do trabalho visava identificar dados para apenas estabelecer uma análise comparativa entre o sistema de transporte público do Distrito Federal e de outras 15 capitais, conforme já informado, identificando questões específicas de aproximação e diferenciação entre eles. Entretanto, mais do que apenas o alcance de um objetivo localizado no DF, a produção de dados envolvendo vários sistemas também pode servir como fonte de consulta para interessados na área da mobilidade urbana em todo o país.

Conforme já destacado, definiu-se inicialmente um conjunto de 27 indicadores relacionados aos sistemas de transporte público, para serem submetidos a um

universo pré-estabelecido de 16 capitais brasileiras, contemplando todas as regiões do país. O material contendo um questionário, o termo de referência e o ofício do Instituto MDT solicitando as informações foi enviado para cada cidade em 22/10/2024. Houve um monitoramento semanal junto aos órgãos gestores, ao longo de todo período, para acompanhar o andamento da execução da tarefa. No mês de novembro recebemos o material de uma das capitais (Fortaleza); em dezembro foram enviados os dados de 5 cidades; em janeiro foram encaminhadas as informações de outras 3 e, por fim, apenas em fevereiro chegaram os dados de mais 3 capitais, quatro meses após a solicitação realizada pelo MDT.

Quatro cidades não repassaram os dados (Belo Horizonte, Manaus, Recife e Rio de Janeiro), e também não manifestaram ao Instituto MDT sobre o estágio de cada trabalho e a possível dificuldade em atender a demanda, em que pese todos os esforços promovidos para um diálogo com os respectivos órgãos gestores. Ressalta-se, também, em relação às capitais que atenderam a solicitação, que alguns dados não foram integralmente enviados, inclusive sobre questões estratégicas que permitiriam ter conhecimento mais profundo do sistema de transporte público, mas também até sobre itens básicos que, aparentemente, estariam mais disponíveis, como a existência ou não de Planos de Mobilidade Urbana (PlanMob), de Conselho e Fundo de Transporte Público, etc.

Em função disso, por absoluta ausência de informações para uma análise comparativa, mas sem prejuízo para o resultado final do trabalho, alguns indicadores inicialmente previstos acabaram sendo desprezados, com a redução para 24 itens. Mesmo com as alterações promovidas, o material recebido pelo MDT permite o alcance do objetivo fixado, pois há um conjunto expressivo de dados.

Entretanto, conforme pode ser visto, no capítulo 3 foi feita uma breve descrição do sistema de transporte público coletivo de cada uma das capitais avaliadas e, na sequência, no capítulo 4, há a estruturação dos dados de todos os indicadores investigados e a sua apresentação em formato de tabela, além da promoção da análise comparativa entre o modelo do Distrito Federal e o das outras cidades, objeto de interesse principal no estudo, tendo como foco a identificação de elementos de diferenciação entre eles, apontando aspectos onde o STPC/DF apresenta melhores condições, mas também questões que são relevantes nos outros sistemas e que poderão servir como referencial para implementação no DF.

Como o capítulo 4 abordou com mais profundidade a análise comparativa, aqui no capítulo que trata da conclusão serão destacados apenas alguns aspectos qualitativos identificados no STPC/DF, que se mostrou como o segundo mais importante na amostra avaliada, e ajustes que, em nossa avaliação, se fazem necessários, a partir das experiências positivas verificadas em outros sistemas.

A atual frota do STPC/DF foi ampliada em 15%, em comparação com aquela inicialmente prevista no Edital da Concorrência Pública nº 1/2011-ST. No mesmo período (2012-2025), a população do DF aumentou em 6,37%. Mesmo considerando que a atual frota (2.967 ônibus) apresenta razoável capacidade de atendimento da demanda, ainda assim há forte pressão nos picos e ociosidade nos outros períodos, o

que obriga a necessidade de se promover ajustes como a implementação de muito mais infraestrutura exclusiva, o redimensionamento da frota nesses horários de maior procura e também o escalonamento dos horários de funcionamento das atividades econômicas, para melhor distribuição da demanda ao longo do dia.

Quando se avalia a frota operante dos sistemas, em comparação com a total, no DF está a maior representação percentual entre todos os outros (93,6%), com São Paulo apresentando 90,5%, Campo Grande com 89,5% e, na outra ponta, Palmas com 68,2%. Em relação à descarbonização da frota, enquanto em São Paulo existem 220 veículos e, em Porto Alegre, com sistema menor, há 12 ônibus, o Distrito Federal conta com apenas 6, mostrando o tamanho do desafio no campo da mudança de matriz energética.

Ainda considerando a frota operante, no quesito acessibilidade plena, enquanto em Curitiba, Salvador e São Paulo os veículos com piso baixo representam mais da metade da frota, 90% dos ônibus do DF ainda são aqueles do tipo que contam com degraus para o embarque e desembarque, comprometendo o poder de autonomia para aqueles usuários com mobilidade reduzida ou com deficiência. Considerando a operação nos dias de sábado, o sistema do DF é o que conta com a terceira maior frota percentual, em comparação com o quantitativo total, entre todas as cidades, com representação de 64%, atrás de Belém (69,9%) e Fortaleza (67,9%). Aos domingos, a operação no DF é a segunda entre todos os sistemas.

A comparação da idade média da frota de todos os sistemas é o maior diferencial qualitativo do STPC/DF. Enquanto aqui a idade média dos ônibus é de apenas 2,16 anos, a cidade mais próxima é São Paulo, com variações entre 4,6 e 5,7 anos, e a Região Metropolitana de Goiânia aparece na outra ponta, com 12,8 anos. A diretriz adotada no DF de operação com frota 100% zero quilômetro no início e na renovação dos contratos é essencial para a qualificação do sistema e a oferta de um serviço com melhor padrão, em que pese o fato de que a percepção da sociedade que é continuamente reproduzida é a de que a “frota do DF é a mais velha do país e os ônibus estão caindo aos pedaços”, o que exige uma estratégia de comunicação apoiada nos dados comparativos entre os sistemas das capitais avaliadas para contraponto à desinformação.

Em relação ao indicador total de linhas, preocupa o fato de que no DF já existem 939, em processo contínuo de expansão, enquanto a cidade de São Paulo, que conta com um sistema de transporte muito mais amplo, apresenta 1.319 linhas. No entanto, entende-se que o STPC/DF precisa ser avaliado a partir das especificidades do Distrito Federal, considerando área do território e densidade demográfica. Enquanto o DF possui uma área com 5.760,783 km², São Paulo tem 1.521,202 km² e Porto Alegre apenas 495,977 km². Por outro lado, considerando a densidade demográfica, que demonstra o grau de concentração da população dentro do território, no DF são apenas 489,06 habitantes/km², com São Paulo apresentando 7.528,26 hab/km², Fortaleza com 7.775,52 hab/km² e até Porto Alegre com 2.690,50 hab/km².

O espraçamento do Distrito Federal e o processo crescente de surgimento de novos núcleos urbanos exigem a ampliação da capilaridade do sistema de transporte público coletivo, que é um direito social e onde o Estado tem obrigação com a sua oferta para a sociedade. Mas também é necessária a reavaliação da retomada da discussão sobre a perspectiva da implantação de um modelo tronco-alimentador, a partir da racionalização do sistema e, para isso, o processo de discussão do novo Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade (PDTU) é fundamental.

Essas especificidades do território do Distrito Federal, com densidade demográfica quase vinte vezes menor do que em São Paulo e Fortaleza, e área quase quatro vezes maior que SP e dez vezes superior a de Porto Alegre, se refletem na comparação entre a extensão média das linhas: no DF, o número é de 40 km; Goiânia, que envolve uma Região Metropolitana, apresenta o valor de 28,46 km; em São Paulo é de 26,9 km e Porto Alegre de apenas 16,5 km.

Com maior território para cobertura, com maior extensão média de linha e com viagens mais longas, é natural que a produção quilométrica no sistema do DF fosse bastante expressiva, alcançando o montante de 247 milhões de km/ano, ficando atrás apenas daquele da cidade de São Paulo, com 805 milhões de km/ano, mas que possui uma frota de ônibus quatro vezes maior. No entanto, essa dimensão da realidade da área do DF fica evidente quando são apresentados os dados do percurso médio mensal, que representa a quantidade média de rodagem de quilômetro por veículo. Enquanto no DF esse percurso é de 7.416,02 km/mês/veículo, em São Paulo é de 5.573,64 km/mês/veículo e, mesmo nas duas regiões metropolitanas, os valores são menores: Goiânia (5.208,25) e Vitória (5.833,34).

Os dados indicam que o sistema do DF é o segundo em quantitativo de acessos, a partir da referência de setembro/24, o que também representa a segunda posição em relação ao custo total médio mensal, estimado em R\$ 190 milhões, atrás apenas do de São Paulo, que equivale a R\$ 1 bilhão/mês, mas sendo o terceiro quando se detalha o custo por km. Os sistemas mais caros também são exatamente aqueles onde há os mais expressivos aportes de subsídio público, em função da opção estratégica da gestão pela separação entre as tarifas usuário e de remuneração, que é extremamente acertada. No caso do DF, o custo do sistema é elevado também em função da alta participação das gratuidades, com representação percentual de 44,8%, sendo a mais alta do país. A participação do Estado é a efetivação do exercício pleno do direito social do transporte.

Segundo os dados, em São Paulo há o aporte de quase R\$ 7 bilhões de subsídio público por ano, que representa 55,6% do custo total do sistema. No DF há um desembolso de R\$ 1,7 bi/ano, mas com representação percentual bem superior (74,58%). Lamentável que a identificação dessa correlação entre o subsídio e o valor global tenha ficado limitada, em função da ausência de dados de várias capitais acerca do custo total do sistema. Os dados do sistema de transporte público devem estar disponibilizados, transparentes e acessíveis para consulta para qualquer cidadão, caso contrário permanecerão as eternas e justificadas desconfianças.

Reconhecida a importância do subsídio público para o sistema de transporte e para a sociedade, o que precisa ser repensado é acerca da necessidade da manutenção da dependência quase que exclusiva de recurso complementar do orçamento do tesouro para o custeio da operação. A ampliação da carteira de opções de fontes para o financiamento do sistema é uma tarefa para ontem e, no caso do DF, a viabilização do Projeto Zona Verde é um excelente laboratório para o início da produção de novas receitas, visando ao custeio da operação, o que liberaria o GDF para a utilização dos atuais recursos para, por exemplo, investir no financiamento de infraestrutura exclusiva para o transporte público e os modais ativos.

Em relação à tarifa técnica, definida na licitação do DF como sendo o “valor por passageiro pagante transportado proposto pelas licitantes”, que equivale à tarifa de remuneração dos operadores, há muito tempo está desvinculada da tarifa pública e o subsídio é aportado exatamente quando há um déficit entre as duas tarifas, visando à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro. Com base nas informações repassadas, verifica-se que as tarifas técnicas fixadas no STPC/DF estão na terceira posição entre todos os sistemas, variando entre R\$ 7,5166 e R\$ 8,8600, atrás das praticadas em São Paulo (R\$ 11,78) e na Região Metropolitana de Goiânia (R\$ 9,8902).

A adoção da tarifa técnica no DF foi uma decisão acertada, uma vez que retira o ônus principal da manutenção do sistema de transporte público sobre o usuário e avoca o papel e a responsabilidade do Estado no seu financiamento, tendo previsão inclusive na Política Nacional de Mobilidade Urbana. Em que pese todos esses atributos, é extremamente importante que a sua adoção esteja vinculada ao estabelecimento de parâmetros mínimos de qualidade na prestação do serviço e de absoluta transparência em todos os processos que a envolvem, como reajustes, revisões e formas de cálculo.

O Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) é um importante referencial para expressar a realidade e as condições do STPC/DF na comparação com os outros sistemas. O IPK no sistema do DF é o menor entre todas as capitais que divulgaram o índice, igual a 1,20, enquanto que em SP o valor é de 2,69 e, em Porto Alegre é de 2,25. O número mais próximo do DF é o da Região Metropolitana de Vitória, que apresenta um índice de 1,53.

Conforme já abordado neste documento, o IPK não pode ser mensurado sob o ponto de vista apenas de uma potencial improdutividade ou de baixa eficiência, quando se identifica um índice de apenas 1,20, como no caso do STPC/DF. O aumento do IPK estaria condicionado a um aumento do número de passageiros transportados e/ou à redução da quilometragem total produzida pelo sistema.

O caso específico do território do DF, em comparação com o das outras capitais, é o principal referencial de explicação para a existência de um índice menor: grande extensão territorial; longas distâncias entre a origem e o destino principal das viagens; vazios urbanos espalhados no território; deslocamentos pendulares e viagens sem renovação de passageiros ao longo do itinerário.

O transporte público cumpre uma função social e precisa ter cobertura em toda a extensão do território. A atração de novos passageiros ao sistema, a partir do uso de instrumentos para regulação do uso de automóveis, é uma ação possível para elevar o Índice, considerando também a necessidade do uso de outras ferramentas para a qualificação do serviço. Por outro lado, essas condições para a melhoria do IPK também passam, necessariamente, por uma integração das políticas de mobilidade urbana e de uso e ocupação do solo. Nesse sentido, não dá para essas duas políticas caminharem sem conexão no Distrito Federal.

O STPC/DF possui o segundo maior quantitativo total de trabalhadores alocados entre todos os sistemas (14.055) e é o terceiro, quando se considera o volume global e a frota operante, com o registro de 5 trabalhadores/ônibus. Na relação percentual entre o quantitativo da área operacional e o total do sistema, o DF também aparece na terceira posição, com representação de 78,49%, atrás de Belém (89,45%) e Salvador (79,05%). Os motoristas e cobradores que atuam no sistema do DF recebem a segunda maior remuneração média entre todos os sistemas, mas com carga horária menor.

Em Brasília existem 6 operadores na rede de transporte público, enquanto em Campo Grande são somente 4 empresas dentro de um consórcio, mas há cidades com maior número de concessionárias, como Vitória (10), Porto Alegre (11), Belém (20) e São Paulo (32), com a grande maioria sendo selecionada via processo licitatório. Em relação ao tempo de vigência dos contratos, há casos com prazos com 16 anos, mas outros que chegam a 40 anos, como Goiânia e Vitória, que são duas regiões metropolitanas. Em Palmas houve a encampação do serviço pelo município. Em todo caso, é preciso haver instrumentos e parâmetros para a medição e a avaliação da prestação do serviço, com a garantia de participação efetiva da sociedade no processo, principalmente nos contratos com tempo de duração mais extenso.

Um dos indicadores que expõe uma fragilidade do sistema de transporte público do DF é exatamente o que trata de infraestrutura exclusiva para os ônibus dentro do sistema viário. Apesar da existência de espaço de sobra dentro do território, em Brasília há somente 150 km de corredores e faixas exclusivas/preferenciais, pouco mais do que existe em Porto Alegre (104 km) e muito atrás de São Paulo (725,7 km). A implantação dessa infraestrutura exclusiva deveria ser uma diretriz da gestão pública no Distrito Federal, com antecipação de execução de ações mesmo antes da conclusão do processo de atualização do PDTU, que deveria vir apenas para reforçar esta premissa e estabelecer indicadores e as metas de novos quilômetros de corredores e faixas exclusivas para os próximos anos.

A infraestrutura exclusiva é o diferencial para assegurar maior eficiência para o transporte público, como o aumento da velocidade operacional. Os dados indicaram que a velocidade média no DF é de 20 km/h, enquanto que em São Paulo é de 16 km/h, se considerado o sistema geral, mas alcança até 22 km/h nos corredores exclusivos no entropico.

Outro diferencial importante para o sistema de transporte público do DF, na comparação com o das outras capitais pesquisadas, é que em se tratando da

demanda antes e depois da pandemia, nos anos de 2019 e 2023, o STPC/DF é o que apresenta a menor redução percentual do número de passageiros transportados, com queda de 4,96% no período. As maiores quedas ocorreram em Fortaleza (41,28%), Porto Alegre (31,90%) e São Paulo (25,63%). Por outro lado, no sistema da Região Metropolitana de Vitória foi registrado o único aumento de demanda no período analisado, na ordem de 6,07%.

Outro tema que necessita de ajuste no DF é o que se refere à implantação do Centro de Controle Operacional (CCO). Previsto desde a concorrência pública realizada em 2012, e questão prioritária apontada pelo MDT em 2017, chegamos em 2025 e o CCO ainda não é instrumento efetivo de qualificação da gestão, de fiscalização e de contribuição para a oferta de um serviço melhor à sociedade. Ainda que tenha ocorrido um avanço com a delegação da responsabilidade pelo monitoramento e supervisão da operação do STPC/DF à empresa pública TCB, em processo que foi formalizado em junho/2024, não se tem notícia de possíveis apropriações decorrentes da entrada em funcionamento do CCO ou CSO (Centro de Supervisão Operacional), como queiram. Lembrando que todas as concessionárias do sistema possuem o seu próprio Centro de Controle Operacional, mas com foco em suas atuações.

Os dados recebidos dos órgãos gestores revelam que a maioria dos sistemas conta com CCOs implantados, seja sob a gestão pública ou dos operadores, com experiências antigas, como é o caso de Curitiba, que remonta ao ano de 2006.

Também outra questão sem efetivação no STPC/DF desde a licitação, e que também é objeto de alerta do Instituto MDT há oito anos, é a que trata da apuração do Índice de Qualidade do Transporte (IQT). Em que pese o fato do Índice não apresentar vinculação à remuneração dos operadores, os indicadores não serem os mais representativos e não possuir mecanismos para a contribuição e a participação da sociedade na apuração do IQT, ele poderia ser um instrumento para avaliação e mensuração da prestação do serviço, apresentando condições para alteração e eventuais ajustes.

Algumas experiências avaliadas junto aos outros sistemas merecem consideração e podem servir de referência dentro do processo de proposição de um novo IQT no DF, cuja ação sabe-se que encontra em andamento. No caso de Curitiba, o não cumprimento das metas estabelecidas implica na obrigação de repasse de percentual da remuneração mensal de cada consórcio para o Fundo de Urbanização de Curitiba (FUC) e a participação direta dos usuários na avaliação do sistema ocorre por meio do indicador que apura o Índice de Satisfação dos Usuários.

Outra experiência interessante com o IQT é o da cidade de São Paulo. O Índice é utilizado para avaliar a qualidade da prestação do serviço, com a aplicação de autuação que pode chegar ao valor de até 50 mil tarifas. O usuário participa por meio de contribuição direta para a apuração de dois indicadores (IRO e IRS), de reclamações feitas junto ao sistema e na participação direta em pesquisa para a produção do Índice de Satisfação do Usuário (ISU)

O ISU é um instrumento construído a partir da realização de uma pesquisa junto a oito mil usuários regulares do sistema de transporte público por ônibus, contendo cem perguntas e baseada em oito fatores de avaliação. Este indicador compõe o IQT.

No Sistema do DF não há pesquisas regulares para a identificação da percepção do usuário, como a realizada em São Paulo, o que é um equívoco. Em Porto Alegre é realizada uma pesquisa anual em parceria entre a Prefeitura e a organização WRI Brasil. Em Salvador há uma pesquisa de satisfação do usuário e que envolve dez indicadores. É preciso introduzir algum mecanismo regular para a identificação da percepção do usuário do sistema do DF e, mais importante, utilizar essas contribuições para ajudar na qualificação do serviço.

Também é incompreensível a decisão pela extinção do Fundo do Transporte Público Coletivo do DF, em ato do ano de 2018. A recriação do Fundo se faz necessária com urgência, para o aporte de recursos não só do orçamento do Tesouro, mas para a centralização de diversas fontes que precisam ser viabilizadas, como as decorrentes da implementação dos instrumentos de gestão previstos na PNMU, que poderia começar com a efetivação do Projeto Zona Verde, que institui a cobrança pelo uso do estacionamento em determinadas vias públicas do Distrito Federal.

Uma experiência que merece ser avaliada é a do Fundo de Urbanização de Curitiba (FUC), criado em 1972, que conta com dois conselhos com a participação institucional de representantes de segmentos da sociedade, sendo que o de investimentos tem poder de deliberação acerca da orientação quanto à aplicação dos recursos.

O Conselho de Transporte Público Coletivo do DF (CTPC) também precisa ser objeto de discussão. Hoje tem natureza apenas consultiva, ao contrário do período de sua criação, e a representação da sociedade está limitada à participação de duas organizações da sociedade civil, com o Instituto MDT sendo uma delas. Com atribuições diversas e representativas dentro da política de transporte do DF, quando de sua criação, em 1986, as competências atuais do Conselho se restringem às questões estabelecidas na Lei Distrital nº 4.011/2007, com funções meramente protocolares.

Por sua vez, em outras cidades há exemplos que merecem ser apreciados. Em Belém o Conselho tem poder deliberativo, opinando sobre o orçamento do órgão gestor, e a representação inclui estudantes, aposentados, pessoas com deficiência e movimentos sociais. Em Porto Alegre conta com a participação de representantes das federações empresariais (indústria, comércio e serviços). Já o Conselho de SP (CMTT) tem o diferencial de possuir câmaras temáticas específicas (bicicleta, mobilidade a pé, motocicleta, táxi e transporte escolar), contar com 63 membros, organizados de forma paritária através de três bancadas (poder público, operadores dos serviços e sociedade civil). O poder público participa através de várias secretarias, em áreas que também deveriam estar inseridas no Conselho do DF, como saúde, educação, meio ambiente, fazenda e governo.

Enfim, em suma, a partir da análise comparativa se identifica que o STPC/DF possui alguns atributos que o colocam em situação de vantagem em relação aos sistemas de outras capitais, conforme apresentado ao longo de todo este documento técnico. Por

outro lado, existem ajustes para serem feitos e questões que precisam ser enfrentadas pela gestão pública com urgência, visando à criação de condições para a efetivação de uma mobilidade urbana sustentável, fortalecendo o sistema de transporte público coletivo e os modais ativos, ao mesmo tempo em que se regula o papel do automóvel dentro da cidade, retirando o seu protagonismo e os seus privilégios, inclusive dentro da política pública.

Nesse sentido, o processo de atualização do PDTU é um marco importante para a redefinição de paradigmas dentro da mobilidade urbana do Distrito Federal, na medida em que podem ser criadas as condições mínimas para o estabelecimento de uma ambiência política junto à sociedade para as transformações necessárias no eixo da política pública, redefinindo um novo modelo baseado na priorização e fortalecimento do sistema de transporte público, mas também dos modais ativos, ao mesmo tempo em que se regula o uso excessivo do automóvel dentro da matriz modal. Esse é o grande desafio da política pública de mobilidade no DF.

Por fim, avalia-se que esta análise comparativa deveria ser utilizada como um dos instrumentos para integrar uma estratégia eficaz de comunicação que apresente os aspectos qualitativos do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, visando à melhoria da percepção da sociedade, ao mesmo tempo em que se destaca a necessidade da promoção de ajustes e ações por parte da gestão pública para a sua qualificação permanente.

6. REFERÊNCIAS

BELÉM. Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana. Avanços na mobilidade urbana. Disponível em: <<https://semob.belem.pa.gov.br/>>. Acesso em: dezembro 2024.

_____. Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana. Lei de criação. Disponível em: <<https://semob.belem.pa.gov.br/institucional/lei-de-criacao/>>. Acesso em: dezembro 2024.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Dados do Distrito Federal. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/df/brasil/panorama>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Dados de Florianópolis. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sc/florianopolis.html>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Dados de Fortaleza. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/fortaleza/panorama>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Dados de Porto Alegre. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/porto-alegre/panorama>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Dados de Salvador. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/salvador/panorama>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Dados de São Paulo. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/panorama>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Ministério das Cidades. Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana. Disponível em: <<https://simu.cidades.gov.br/glossario/servicos-de-mobilidade-urbana/indice-de-passageiros-transportados-por-quilometro-ipk/>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Presidência da República. Criação GEIPOT. Decreto nº 57.003, de 11 de outubro de 1965. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D57003.htm>. Acesso em: março 2025.

_____. Presidência da República. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: dezembro 2024.

CAMPO GRANDE. Agência Municipal de Transporte e Trânsito. Transporte coletivo. Disponível em: <<https://www.campogrande.ms.gov.br/agetran/transporte-coletivo/>>. Acesso em: dezembro 2024.

_____. Prefeitura Municipal de Campo Grande. Lei nº 3.593, de 14 de dezembro de 1998. Disponível em: <<https://cdn.campogrande.ms.gov.br/portal/prod/uploads/sites/74/2021/06/lei-de-criacao-da-agetran-1623250548.pdf>>. Acesso em: dezembro 2024.

COMPANHIA CARRIS PORTOALEGRENSE. Apresentação. Disponível em: <<https://www.carris.com.br/apresentacao>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Linha do tempo. Disponível em: <<https://www.carris.com.br/linha-do-tempo>>. Acesso em: janeiro 2025.

CONSÓRCIO GUAICURUS. O consórcio. Disponível em: <<https://www.consortioquaicurus.com.br/institucional/o-consorcio/>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Tarifas. Disponível em: <<https://www.consortioquaicurus.com.br/informacao/tarifas/>>. Acesso em: janeiro 2025.

CURITIBA. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. Pesquisa origem e destino. Disponível em: <<https://mid.curitiba.pr.gov.br/2019/00281991.pdf>>. Acesso em: março 2025.

_____. Instituto Municipal de Administração Pública. Conselho municipal do transporte. Disponível em: <<https://portaldosconselhos.curitiba.pr.gov.br/conselhos2.aspx?conselho=24>>. Acesso em: março 2025.

_____. Prefeitura Municipal de Curitiba. Conselho municipal de transporte. Decreto nº 397, de 04 de fevereiro de 2009. Disponível em: <<https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/uploads/legislacaoArquivo/d3b4338be823f147b1e04bdb452695d947f9f7de.pdf>>. Acesso em: março 2025.

_____. Prefeitura Municipal de Curitiba. Fundo de Urbanização de Curitiba. Lei nº 4.369, de 25 de setembro de 1972. Disponível em: <<https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/meia-tarifa-no-transporte-coletivo-comeca-neste-domingo-em-curitiba/75555#:~:text=Al%C3%A9m%20da%20meia%20tarifa%20aos,2025%20pelo%20segundo%20ano%20consecutivo>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de Curitiba. Lei nº 12.597, de 17 de janeiro de 2008. Disponível em: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/pdf/transporte/rit/legislacao/Lei_12597-2008.pdf>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de Curitiba. Lei nº 15.904, de 17 de novembro de 2021. Disponível em: <<https://legisladoexterno.curitiba.pr.gov.br/VisualizarHTML.aspx?id=341650>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de Curitiba. Meia tarifa no transporte coletivo. Disponível em: <<https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/meia-tarifa-no-transporte-coletivo-comeca-neste-domingo-em-curitiba/75555#:~:text=Al%C3%A9m%20da%20meia%20tarifa%20aos,2025%20pelo%20segundo%20ano%20consecutivo>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de Curitiba. Urbanização de Curitiba S.A. Linha do tempo. Disponível em: <<https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/institucional/nossa-historia>>. Acesso em: março 2025.

_____. Prefeitura Municipal de Curitiba. Urbanização de Curitiba S.A. Transporte. Disponível em: <<https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte>>. Acesso em: março 2025.

DIÁRIO DO TRANSPORTE. Prefeitura de Curitiba e BNDES discutem novos contratos do sistema de ônibus que terá licitação neste ano de 2025. 2025. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2025/02/05/prefeitura-de-curitiba-e-bndes-discutem-novos-contratos-do-sistema-de-onibus-que-tera-licitacao-neste-ano-de-2025/>>. Acesso em: março 2025.

_____. Prefeitura de São Paulo autoriza R\$ 6,5 bilhões. 2024. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2024/12/23/prefeitura-de-sao-paulo-autoriza-r-65-bilhoes-para-subsidios-a-empresas-de-onibus-em-2025/>>. Acesso em: março 2025.

_____. Velocidade dos ônibus em São Paulo cai 6,25% sem avanço de corredores. 2024. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2024/04/30/oficial-velocidade-dos-onibus-em-sao-paulo-cai-625-sem-avanco-de-corredores-aponta-relatorio-da-sptrans/>>. Acesso em: março 2025.

DISTRITO FEDERAL. Administração Regional de Água Quente. Disponível em: <<https://aguaquente.df.gov.br/category/sobre-a-ra/>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Secretaria de Transporte e Mobilidade. Disponível em: <<https://www.semob.df.gov.br/>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Sistema Integrado de Normas Jurídicas do DF. Decreto nº 9.269, de 18 de fevereiro de 1986. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/12924/Decreto_9269_13_02_1986.html>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Sistema Integrado de Normas Jurídicas do DF. Decreto nº 38.058, de 14 de março de 2017. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/3ef3cef858e24e25a6f990cbb0599a07/Decreto_38058_14_03_2017.html>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Sistema Integrado de Normas Jurídicas do DF. Decreto nº 40.381, de 09 de janeiro de 2020. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/008d76f9ca144b20a33875a7d8ed2aa7/Decreto_40381_09_01_2020.html>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Sistema Integrado de Normas Jurídicas do DF. Decreto nº 40.392, de 16 de janeiro de 2020. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/c8036d20c26e4d029d05827ed924ca08/exec_dec_40392_2020_rep.html#art1>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Secretaria de Transporte e Mobilidade. Edital de concorrência nº 1/2011-ST. Disponível em: <<https://www.semob.df.gov.br/wp-content/uploads/2017/10/EDITAL-DA-CONCORRENCIA-1-2011-ST-09.08.12.pdf>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Sistema Integrado de Normas Jurídicas do DF. Lei nº 239, de 10 de fevereiro de 1992. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/48318/Lei_239_10_02_1992.html>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Sistema Integrado de Normas Jurídicas do DF. Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/55705/Lei_4011_12_09_2007.html>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Sistema Integrado de Normas Jurídicas do DF. Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/68571/Lei_4566_04_05_2011.htm>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Sistema Integrado de Normas Jurídicas do DF. Lei nº 6.117, de 28 de fevereiro de 2018. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/4ff86093d04245db95aa905db6404fee/Lei_6117_28_02_2018.html>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Sistema Integrado de Normas Jurídicas do DF. Lei nº 7.467, de 28 de fevereiro de 2024. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/4d930ca8b8174a12929adf7fb526beec/Lei_7467_28_02_2024.html>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Sistema Integrado de Normas Jurídicas do DF. Portaria conjunta nº 02, de 14 de junho de 2024. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/3ffbcb6c2e2b43acaeb710dea2e3c6bb/Portaria_Conjunta_2_14_06_2024.html>. Acesso em: janeiro 2025.

ESPÍRITO SANTO. Assembleia Legislativa do Estado do Espírito Santo. Lei nº 3.693, de 06 de dezembro de 1984. Disponível em: <<https://www3.al.es.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/lei36931984.html#:~:text=Fica%20autorizado%20o%20ingresso%20dos,27%20de%20dezembro%20de%202013>>. Acesso em: março 2025.

_____. Assembleia Legislativa do Estado do Espírito Santo. Lei complementar nº 877, de 14 de dezembro de 2017. Disponível em: <<https://www3.al.es.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/lec8772017.html#a31>>. Acesso em: março 2025.

_____. Assembleia Legislativa do Estado do Espírito Santo. Lei complementar nº 1.040, de 31 de março de 2023. Disponível em:

<<https://www3.al.es.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/LEC10402023.html>>. Acesso em: março 2025.

_____. Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo. Dados operacionais. Disponível em: <<https://ceturb.es.gov.br/dados-operacionais>>. Acesso em: março 2025.

_____. Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo. Operadoras do sistema transcol. Disponível em: <<https://ceturb.es.gov.br/operadoras>>. Acesso em: março 2025.

_____. Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo. Quem somos. Disponível em: <<https://ceturb.es.gov.br/quem-somos>>. Acesso em: março 2025.

_____. Secretaria de Mobilidade e Infraestrutura. Contrato de concessão nº 008/2014. Disponível em: <<https://semobi.es.gov.br/Media/Setop/Arquivos%20Licita%C3%A7%C3%A3o/Contrato%2008-14.pdf>>. Acesso em: fevereiro 2025.

FLORIANÓPOLIS. Câmara Municipal de Florianópolis. Lei Complementar nº 770, de 23 de dezembro de 2024. Disponível em: <<https://www.cmf.sc.gov.br/proposicoes/Leis-Complementares/2025/1/0/101584>>. Acesso em: março 2025.

FORTALEZA. Prefeitura Municipal de Fortaleza. Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza. Disponível em: <<https://www.fortaleza.ce.gov.br/institucional/a-secretaria-354>>. Acesso em: dezembro 2024.

_____. Câmara Municipal de Fortaleza. Lei nº 11.343, de 13 de março de 2023. Disponível em: <<https://sapl.fortaleza.ce.leg.br/ta/4145/text?>>. Acesso em: dezembro 2024.

G1.GLOBO. Em 12 anos, número de habitantes do DF cresce uma Ceilândia e meia. 2012. Disponível em: <<https://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2012/08/em-12-anos-numero-de-habitantes-do-df-cresce-uma-ceilandia-e-meia.html>>. Acesso em: janeiro 2025.

GOIÂNIA. Rede Metropolitana de Transportes Coletivos. Sobre a RMTc. Disponível em: <<https://www.rmtcgoiania.com.br/sobrea-a-rmtc/informacoes-institucionais>>. Acesso em: março 2025.

GOIÁS. Secretaria de Estado da Casa Civil. Lei Complementar nº 169, de 29 de dezembro de 2021. Disponível em: <https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa_legislacao/104731/lei-complementar-169>. Acesso em: março 2025.

_____. Secretaria de Estado da Casa Civil. Lei Complementar nº 187, de 6 de outubro de 2023. Disponível em: <https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa_legislacao/107847/lei-complementar-187>. Acesso em: fevereiro 2025.

_____. Secretaria de Estado da Casa Civil. Lei Complementar nº 202, de 20 de fevereiro de 2025. Disponível em: <https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa_legislacao/110434/lei-complementar-202>. Acesso em: março 2025.

GVBUS. Bike GV. Disponível em: <<https://gvbus.org.br/bike-gv/>>. Acesso em: março 2025.

_____. Tarifas. Disponível em: <<https://www.gvbus.org.br/tarifas/>>. Acesso em: março 2025.

INSTITUTO MDT. A evolução recente do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal. 2018. Disponível em: <<https://institutomdt.org.br/wp-content/uploads/2023/07/Estudo-evolucao-do-TP-no-DF-Relatorio-Versao-Final-1.pdf>>. Acesso em: dezembro 2024.

LEGISWEB. Decreto DF nº 46.924, de 28 de fevereiro de 2025. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=474553>>. Acesso em: março 2025.

_____. Lei Complementar nº 973, de 11 de maio de 2023. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=445258>>. Acesso em: março 2025.

LEIS MUNICIPAIS. Belém. Lei nº 7.873, de 11 de março de 1998. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a1/pa/b/belem/lei-ordinaria/1998/787/7873/lei-ordinaria-n-7873-1998-cria-o-conselho-de-transporte-do-municipio-de-belem-e-da-outras-providencias?r=p>>. Acesso em: março 2025.

_____. Curitiba. Lei nº 4.369, de 25 de setembro de 1972. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/pr/c/curitiba/lei-ordinaria/1972/437/4369/lei-ordinaria-n-4369-1972-cria-o-fundo-de-urbanizacao-de-curitiba-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: março 2025.

_____. Curitiba. Lei nº 12.597, de 17 de janeiro de 2008. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/pr/c/curitiba/lei-ordinaria/2008/1260/12597/lei-ordinaria-n-12597-2008-dispoe-sobre-a-organizacao-do-sistema-de-transporte-coletivo-da-cidade-de-curitiba-autoriza-o-poder-publico-a-delegar-a-sua-execucao-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: março 2025.

_____. Florianópolis. Decreto nº 27.155, de 31 de outubro de 2024. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sc/f/florianopolis/decreto/2024/2716/27155/decreto-n-27155-2024-concede-gratuidade-nas-passagens-de-onibus-no-transporte-publico-municipal-de-florianopolis-para-os-estudantes-que-realizarao-o-exame-nacional-do-ensino-medio-enem-nos-dias-de-prova>>. Acesso em: março 2025.

_____. Florianópolis. Decreto nº 27.426, de 13 de janeiro de 2025. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sc/f/florianopolis/decreto/2025/2743/27426/decreto-n-27426-2025-aprova-o-regimento-interno-da-secretaria-municipal-de-infraestrutura-e-manutencao-da-cidade-de-florianopolis-e-da-autarquia-de-melhoramentos-da-capital-comcap>>. Acesso em: março 2025.

Porto Alegre. Lei complementar nº 715, de 2 de julho de 2013. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rs/p/porto-alegre/lei-complementar/2013/71/715/lei-complementar-n-715-2013-inclui-inc-xvii-renomeia-o-paragrafo-unico-para-1-e-inclui-2-no-art-71-e-revoga-o-inc-iv-do-art-21-da-lei-complementar-n-7-de-7-de-dezembro-de-1973-que-institui-e-disciplina-os-tributos-de-competencia-do-municipio>>. Acesso em: março 2025.

_____. Porto Alegre. Lei complementar nº 973, de 11 de maio de 2023. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rs/p/porto-alegre/lei-complementar/2023/98/973/lei-complementar-n-973-2023-cria-o-conselho-municipal-de-mobilidade-urbana-commu-altera-o-caput-e-o-3-do-art-1-e-o-art-2-da-lei-n-7958-de-8-de-janeiro-de-1997-e-alteracoes-posteriores-altera-a-al-a-do-4-do-art-42-da-lei-n-8133-de-12-de-janeiro-de-1998-e-alteracoes-posteriores-altera-o-art-7-da-lei-complementar-n-740-de-16-de-maio-de-2014-e-alteracoes-posteriores-e-revoga-a-lei-complementar-n-318-de-28-de-marco-de-1994-o-inc-iii-do-art-7-e-o-art-28-da-lei-n-8133-de-12-de-janeiro-de-1998-o-5-do-art-39-da-lei-n-11582-de-21-de-fevereiro-de-2014-e-os-arts-8-9-e-10-da-lei-complementar-n-740-de-16-de-maio-de-2014?q=lei+complementar+973%2F2023>>. Acesso em: março 2025.

_____. Salvador. Decreto nº 25.966, de 17 de abril de 2015. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/decreto/2015/2596/25966/decreto-n-25966-2015-aprova-o-regulamento-operacional-do-servico-publico-de-transporte-coletivo-de-passageiros-por-onibus-stco-no-municipio-de-salvador-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: março 2025.

_____. Salvador. Lei nº 5.045/1995. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/lei-ordinaria/1995/505/5045/lei-ordinaria-n-5045-1995-dispoe-sobre-a-estrutura-organizacional-da-prefeitura-municipal-do-salvador-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: março 2025.

PALMAS. Câmara Municipal de Palmas. Lei nº 2.842, de 01 de março de 2023. Disponível em: <<https://legislativo.palmas.to.gov.br/media/leis/lei-ordinaria-2.842-2023-03-01-2-3-2023-14-24-40.pdf>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de Palmas. Agência de Transporte Coletivo de Palmas. Disponível em: <<https://www.palmas.to.gov.br/estrutura/agencia-de-transporte-coletivo/>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de Palmas. Diário Oficial de Palmas. Decreto nº 2.640, de 13 de janeiro de 2025. Disponível em: <<http://diariooficial.palmas.to.gov.br/media/diario/3631-13-1-2025-22-27-39.pdf>>. Acesso em: Março 2025.

_____. Prefeitura Municipal de Palmas. Diário Oficial de Palmas. Decreto nº 2.654, de 03 de fevereiro de 2025. Disponível em: <<http://diariooficial.palmas.to.gov.br/media/diario/3646-3-2-2025-23-9-12.pdf>>. Acesso em: março 2025.

_____. Prefeitura Municipal de Palmas. Diário Oficial de Palmas. Decreto nº 2.669, de 28 de fevereiro de 2025. Disponível em: <<https://legislativo.palmas.to.gov.br/media/leis/decreto-2.669-2025-02-28-5-3-2025-14-9-28.pdf>>. Acesso em: março 2025.

_____. Prefeitura Municipal de Palmas. Diário Oficial de Palmas. Medida provisória nº 05, de 29 de novembro de 2022. Disponível em: <<http://diariooficial.palmas.to.gov.br/media/diario/3108-30-11-2022-0-6-46.pdf>>. Acesso em: Março 2025.

PORTO ALEGRE. Câmara Municipal de Porto Alegre. Lei nº 12.813, de 3 de março de 2021. Disponível em: <https://www.camarapoa.rs.gov.br/draco/processos/135726/Lei_12813.pdf>. Acesso em: março 2025.

_____. Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Decreto nº 22.320, de 24 de novembro de 2023. Disponível em: <https://dopaonlineupload.procempa.com.br/dopaonlineupload/4984_ce_454398_2.pdf>. Acesso em: março 2025.

_____. Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Empresa Pública de Transporte e Circulação. Disponível em: <<https://prefeitura.poa.br/eptc>>. Acesso em: março 2025.

_____. Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998. Disponível em: <http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/governo_municipal/usu_doc/normas_de_criacao_-_eptc.pdf>. Acesso em: março 2025.

SALVADOR. Prefeitura Municipal de Salvador. Lei nº 9.762, de 14 de novembro de 2023. Disponível em: <<http://www.dom.salvador.ba.gov.br/images/stories/pdf/2023/novembro/dom-8661-15-11-2023.pdf#page=2&zoom=100,0,0>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de Salvador. Portaria nº 001, de 02 de janeiro de 2025. Disponível em: <http://www.dom.salvador.ba.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=7770>. Acesso em: fevereiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de Salvador. Secretaria de Mobilidade. Disponível em: <<https://mobilidade.salvador.ba.gov.br/secretaria/>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de Salvador. Secretaria de Mobilidade. Anuário de transportes urbanos de Salvador - 2023. 2023.

_____. Prefeitura Municipal de Salvador. Secretaria de Mobilidade. Decreto nº 25.858, de 10 de março de 2015. Disponível em: <<https://mobilidade.salvador.ba.gov.br/wp-content/uploads/2023/10/Decreto-25858-2015-de-Salvador-BA.pdf>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de Salvador. Secretaria de Mobilidade. Tarifa. Disponível em: <<https://mobilidade.salvador.ba.gov.br/tarifa-do-transporte-publico-de-salvador-sera-reajustada-a-partir-de-segunda-13/>>. Acesso em: fevereiro 2025.

SÃO PAULO. Câmara Municipal de São Paulo. Orçamento 2025. Disponível em: <<https://www.saopaulo.sp.leg.br/orcamento2025/>>. Acesso em: fevereiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Casa Civil do Gabinete do Prefeito. Decreto nº 54.058, de 01 de julho de 2013. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-54058-de-01-de-julho-de-2013#:~:text=Cria%20o%20Conselho%20Municipal%20de,da%20Secretaria%20Municipal%20de%20Transportes.&text=JULHO%20DE%202013-.Cria%20o%20Conselho%20Municipal%20de%20Tr%C3%A2nsito%20e%20Transporte%20%2D%20CMTT%2C%20no,da%20Secretaria%20Municipal%20de%20Transportes>>. Acesso em: março 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Companhia de Engenharia de Tráfego. Táxis nas faixas e corredores exclusivos de ônibus. Disponível em: <<https://cetsp.com.br/consultas/seguranca-e-mobilidade/taxis-nas-faixas-e-corredores-exclusivos-de-onibus.aspx>>. Acesso em: fevereiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Execução orçamentária. Disponível em: <<http://orcamento.sf.prefeitura.sp.gov.br/orcamento/execucao.php>>. Acesso em: fevereiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Mapa digital da cidade de São Paulo. Disponível em: <https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx>. Acesso em: fevereiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Portaria SMT/SETRAM nº 31, de 27 de dezembro de 2024. Disponível em: <<https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/portaria-secretaria-municipal-de-mobilidade-e-transito-smt-setram-31-de-27-de-dezembro-de-2024>>. Acesso em: fevereiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Resultados da pesquisa origem e destino 2017. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/2019_07_30_OD2017_UMAPAZ_1.pdf>. Acesso em: fevereiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito. Ações e programas. Disponível em: <https://capital.sp.gov.br/web/mobilidade/w/institucional/sptrans/acesso_a_informacao/179604>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito. Avaliação do desempenho dos serviços de transporte. Disponível em: <https://capital.sp.gov.br/web/mobilidade/w/institucional/sptrans/acesso_a_informacao/213379>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito. Contratos de concessão. Disponível em: <https://capital.sp.gov.br/web/mobilidade/w/institucional/sptrans/acesso_a_informacao/284142>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito. Idade média da frota. Disponível em: <https://capital.sp.gov.br/web/mobilidade/w/institucional/sptrans/aceso_a_informacao/245223>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito. Indicadores do Sistema de Transporte. Disponível em: <https://capital.sp.gov.br/web/mobilidade/w/institucional/sptrans/aceso_a_informacao/152415>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito. Observatório mobilidade segura. Disponível em: <http://mobilidadesegura.prefeitura.sp.gov.br/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=Painel_Mobilidade_Segura.qvw&host=QVS%40c65v27i&anonymous=true>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito. Passageiros transportados. Disponível em: <https://capital.sp.gov.br/web/mobilidade/w/institucional/sptrans/aceso_a_informacao/245234>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito. Planilha de custos. Disponível em: <<https://capital.sp.gov.br/documents/d/mobilidade/planilha-de-custos-pdf>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito. Plano de segurança viária. Disponível em: <https://capital.sp.gov.br/web/mobilidade/w/plano_seguranca_viaria/262886>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito. Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo. Disponível em: <<https://capital.sp.gov.br/web/mobilidade/w/planmob/212623>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito. Relatório técnico – aspectos econômico-financeiros do sistema de transporte coletivo público do município de São Paulo: dez/2024. Disponível em: <<https://capital.sp.gov.br/documents/d/mobilidade/relatorio-pdf>>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito. Sistema de transportes. Disponível em: <https://capital.sp.gov.br/web/mobilidade/w/institucional/sptrans/aceso_a_informacao/295718>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito. Valores da tarifa. Disponível em: <https://capital.sp.gov.br/web/mobilidade/w/institucional/sptrans/aceso_a_informacao/227887>. Acesso em: janeiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte. Acesso a informação. Disponível em: <https://capital.sp.gov.br/web/mobilidade/acesso_a_informacao/>. Acesso em: fevereiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte. Corredores e faixas exclusivas. Disponível em: <<https://www.sptrans.com.br/corredores-e-faixas-exclusivas>>. Acesso em: fevereiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte. Tarifas. Disponível em: <<https://www.sptrans.com.br/tarifas>>. Acesso em: fevereiro 2025.

_____. Prefeitura Municipal de São Paulo. Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte. Velocidade média dos ônibus em faixa exclusiva. Disponível em: <<https://capital.sp.gov.br/web/mobilidade/w/noticias/197272>>. Acesso em: fevereiro 2025.

SINDICATO DOS MOTORISTAS E TRABALHADORES EM TRANSPORTE RODOVIÁRIO URBANO DE SÃO PAULO. Convenção coletiva de trabalho 2021/2022. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1_4QyHNKLyCFrUwhp1yEEOnvBap-ZFbF/view>. Acesso em: março 2025.

SINDICATO DOS MOTORISTAS E TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS E OPERADORES DE MÁQUINAS DO ESTADO DO TOCANTINS. Convenção coletiva de trabalho 2019/2020. Disponível em: <<http://www.simtromet.org.br/wp-content/uploads/2023/01/SETURB-CCT-2019-A-2020.pdf>>. Acesso em: março 2025.

SITPASS. Cartão família. Disponível em: <<https://www.sitpass.com.br/paravoce/cartaofamilia>>. Acesso em: abril 2025.

_____. Passe livre do trabalhador. Disponível em: <<https://www.sitpass.com.br/paraempresa/passelivredotrabalhador>>. Acesso em: abril 2025.

7. LISTA DE SIGLAS

AGETTRAN – Agência Municipal de Transporte e Trânsito;

AM – Amazonas;

APPD – Associação Paraense de Pessoas Deficientes;

ARSAL – Agência Reguladora e Fiscalizadora dos Serviços Públicos de Salvador;

ATCP – Agência de Transporte Coletivo de Palmas;

BA – Bahia;

BRB – Banco Regional de Brasília;

BRT – Bus Rapid Transit;

CCO – Centro de Controle Operacional;

CDTC – Câmara Deliberativa de Transporte Coletivo;

CE – Ceará;

CET – Companhia de Engenharia de Tráfego;

CETURB-ES – Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo;

CETURB-GV – Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória;

CMTC – Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo;

CMTT – Conselho Municipal de Trânsito e Transporte;

Commu – Conselho Municipal de Mobilidade Urbana;

CSO – Centro de Supervisão Operacional;

CTPC/DF – Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal;

DETRAN – Departamento de Trânsito;

DF – Distrito Federal;

DIEESE – Departamento Intersindical de Estatística e Estudo Socioeconômico;

ENEM – Exame Nacional do Ensino Médio;

EPNB – Estrada Parque Núcleo Bandeirante;

EPTC – Empresa Pública de Transporte e Circulação;

EPTG – Estrada Parque Taguatinga;

ES – Espírito Santo;

ETUFOR – Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza;

FDTPMU – Fundo Distrital de Transporte Público e Mobilidade Urbana;

FEMECAM – Federação Metropolitana de Entidades Comunitárias e Associação de Moradores;

FUC – Fundo de Urbanização de Curitiba;

FTPC – Fundo do Transporte Público Coletivo;

GDF – Governo do Distrito Federal;

GEIPOT – Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes;

GO – Goiás;

GV – Grande Vitória;

IAFP – Índice de Aprovação da Frota em Vistorias Programadas;

IAO – Índice de Irregularidades na Atuação dos Operadores;

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística;

ICF – Índice de Cumprimento de Frota;

ICL – Índice de Conservação, Limpeza e Manutenção da Frota;

ICV – Percentual de Cumprimento das Viagens Programadas;

ICVP – Índice de Cumprimento das Viagens Programadas;

IEP – Índice de Veículos Aprovados em Inspeção de Poluentes;

IFVV – Índice de Interrupções por Falhas de Veículos em Viagem;

IOAT – Índice de Viagens sem a Ocorrência de Acidentes de Trânsito;

IOP – Número de Passageiros em pé por m²;

IPK – Índice de Passageiros por Quilômetro;

IPP – Percentual de Pontualidade nas Partidas Realizadas;

IQF – Quantidade de Quilômetros Operados entre Falhas;

IQT – Índice de Qualidade do Transporte;

IRCS – Índice de Satisfação de Clientes sobre o Serviço;

IRO – Número de Passageiros Transportados a cada Reclamação de Conduta de Operador;

IRS – Número de Passageiros Transportados a cada Reclamação do Serviço;

ISQ – Quantidade de Sinistros a cada 1 milhão de Quilômetros Percorridos;

ISU – Índice de Satisfação do Usuário;

MDC – Medição de Desempenho das Concessionárias;

MDT – Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos;

MG – Minas Gerais;

MS – Mato Grosso do Sul;

NI – Não Informado;

NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos;

ObservaMob – Observatório da Mobilidade;

ONG – Organização Não Governamental;

ONU – Organização das Nações Unidas;

PA – Pará;

PDTU – Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade

PE – Pernambuco;

PlanMob – Plano de Mobilidade Urbana.

PNMU – Política Nacional de Mobilidade Urbana;

PR – Paraná;

PTU – Programa de Transporte Urbano;

QR – Quick Response;

RA – Região Administrativa;

RIT – Rede Integrada de Transporte;

RMTC – Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia;

RJ – Rio de Janeiro;

RM – Região Metropolitana;

RS – Rio Grande do Sul;

SC – Santa Catarina;

SEDERSP – Sindicato das Empresas de Distribuição das Entregas Rápidas do Estado de São Paulo;

SEDUH – Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação;

SEGBEL – Secretaria Municipal de Segurança, Ordem Pública e Mobilidade de Belém;

SEMOB Belém – Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana;

SEMOB DF – Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal;

SEMOBI – Secretaria de Mobilidade e Infraestrutura;

SEMUT – Secretaria Municipal de Urbanismo e Transporte;

SETCESP – Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo e Região;

SETRAM – Secretaria Executiva de Transporte e Mobilidade Urbana;

SETRANSBEL – Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Belém;

SIMETESP – Sindicato dos Transportadores Autônomos de Escolares e das Microempresas de Transportes Escolares do Estado de São Paulo;

SIMTETAXIS – Associação das Empresas de Táxi de Frota do Município de São Paulo;

SINDIFRETUR – Sindicato dos Empregados em Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento e Turismo da Grande São Paulo;

SINDIMOTOSP – Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas de São Paulo;

SINDIÔNIBUS – Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Ceará;

SINDITAXI – Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo;

SINDMOTORISTAS – Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo;

SINTTEASP – Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transporte Escolar do Município de São Paulo;

SIT – Sistema Integrado de Transporte;

SITRATTER – Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Terrestres de Passageiros;

SIURB – Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras;

SME – Secretaria Municipal de Educação;

SMI – Secretaria Municipal de Infraestrutura e Manutenção da Cidade;

SMPED – Secretaria da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida;

SMS – Secretaria Municipal de Saúde;

SMT – Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito;

SMTI – Secretaria Municipal de Transportes e Infraestrutura;

SP – São Paulo;

SPE – Sociedade de Propósito Específico;

SPTrans – São Paulo Transporte S/A;

SPURBANUSS – Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo;

ST – Secretaria de Transporte;

STCO – Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus;

STEPA – Sindicato dos Taxistas do Estado do Pará;

STPC – Sistema de Transporte Público Coletivo;

SUM – Sistema Único de Mobilidade Urbana;

TCB – Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília;

TO – Tocantins;

Transcol – Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Cariacica, Serra e Viana e Intermunicipal Metropolitano de Passageiros da RM da Grande Vitória;

TRANSFRETUR – Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento e para Turismo de São Paulo e Região;

UnB – Universidade de Brasília;

URBS – Urbanização de Curitiba S.A;

WRI – World Resources Institute.

8. TERMO DE REFERÊNCIA

ANÁLISE COMPARATIVA ENTRE SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO RODOVIÁRIO DE CIDADES BRASILEIRAS

**Definições, instruções para preenchimento,
formulação matemática e formulário**

2024

1. Frota (Serviço Regular e Serviço Complementar)

- 1.1. Quantitativo de Frota Cadastrada Total: frota cadastrada para prestação do serviço contratado, composta pela frota operante e frota reserva;
- 1.2. Quantitativo de Frota Cadastrada por Classe: a frota cadastrada estratificada nas classes micro, midi, convencional, padron, articulado e biarticulado, considerando as definições da NBR – 15570 atualizada;
- 1.3. Quantitativo de Veículos Elétricos;
- 1.4. Quantitativo de Veículos Acessíveis de acordo com a definição dada pela NBR – 14022 e NBR – 15570 atualizadas;
- 1.5. Quantitativo de Frota Operante: corresponde ao quantitativo de frota necessária à prestação do serviço em dia útil letivo, considerando sempre a maior quantidade caso exista mais de uma programação para dia útil letivo;
- 1.6. Quantitativo de Frota Programada para Operação de Sábado (sempre a maior em caso da existência de mais de uma programação para esse tipo de dia);
- 1.7. Quantitativo de Frota Programada para Operação de Domingo (sempre a maior em caso da existência de mais de uma programação para esse tipo de dia);
- 1.8. Quantitativo de frota recolhida no entre-pico.

Obs.: O Serviço Complementar é o realizado pelas Cooperativas, geralmente – mas não somente – com veículos de menor capacidade – VANS e similares.

2. Idade Média da Frota (Serviço Regular e Serviço Complementar): somatório das idades de todos os veículos da frota cadastrada (considerar dia, mês e ano no cálculo da idade de cada veículo) dividido pela quantidade de veículos cadastrados, distinguindo-se as informações dos dois serviços.

3. Linhas (Serviço Regular e Serviço Complementar)

- 3.1. Quantitativo Total de Linhas: total de linhas programadas para dia útil (sempre a maior em caso da existência de mais de uma programação para esse tipo de dia);
- 3.2. Quantitativo de Linhas por Tipo: quantitativo de linhas para operação em dias úteis estratificada nos tipos: troncal, alimentadora, radial, diametral, circular e complementar;
 - 3.2.1. Troncal: ligação entre terminal e Centro;
 - 3.2.2. Alimentadora: ligação entre bairro e terminal;
 - 3.2.3. Radial: ligação entre bairro e Centro sem passar por terminal;
 - 3.2.4. Diametral: ligação entre dois bairros não conurbados passando pelo Centro;
 - 3.2.5. Circular: linhas que partem e chegam no mesmo ponto de referência seguindo trajeto circular;

3.2.6. Complementar: linhas que não se enquadram em nenhuma das definições anteriores;

- 3.3. Elaborar quadro resumo contendo - por linha - o nome, a extensão em km e frota programada (Considerar a programação de referência de dia útil – se houver mais de uma, considerar a de maior frota);
- 3.4. Extensão Média das Linhas: considerar a média das extensões de todas as linhas consideradas na programação de dia útil.

4. Distância Percorrida (Serviço Regular e Serviço Complementar)

- 4.1. Quilometragem produtiva anual: quantidade de quilômetros produtivos operada no período de 1º de setembro de 2023 a 31 de agosto de 2024;
- 4.2. Quilometragem produtiva média mensal: quantidade de quilômetros produtivos operada no período de 1º de setembro de 2023 a 31 de agosto de 2024 dividida por 12;
- 4.3. Percurso Médio Anual: quilometragem produtiva anual dividida pela frota operante informada acima.
- 4.4. Percurso Médio Mensal: quilometragem produtiva média mensal dividida pela frota operante informada acima.

5. Passageiros Transportados por Dia (Serviço Regular e Serviço Complementar)

- 5.1. Quantitativo de passageiros transportados por dia: deve-se considerar a quantidade de passageiros transportados (somatório dos pagantes e gratuitos) em dias úteis, no mês de setembro de 2024, dividida pelo número de dias úteis correspondente (não incluir dias que tenham coincidido com feriado);
- 5.2. Quantitativo de Passageiros Pagantes: quantidade de passageiros que pagaram qualquer valor de tarifa vigente no Sistema, diferente de zero, no período de referência;
- 5.3. Quantitativo de Passageiros Equivalentes: quantidade de passageiros mensal que pagando a tarifa pública predominante do Sistema geraria a receita real auferida no Sistema no mês de referência. Pode ser calculada dividindo-se a receita mensal pela tarifa pública predominante;
- 5.4. Quantitativo Total de Acessos: total de registros nos validadores/catracas, independentemente da categoria de usuário (pagantes, estudantes, gratuitos, integração...).

6. Custo (Serviço Regular e Serviço Complementar)

- 6.1. Custo Total do Sistema: custo total médio mensal extraído da planilha de custos vigente;
- 6.2. Custo/População: custo total do sistema dividido pela população do município (IBGE – último Censo);
- 6.3. Custo por Usuário: custo total do Sistema dividido pelo quantitativo de pagantes somado aos gratuitos (não entre integrações);

- 6.4. Custo total/km: custo total do Sistema dividido pela quilometragem produtiva mensal;
- 6.5. Custo total/veículo: custo total do Sistema dividido pelo quantitativo de frota operante;
- 6.6. Custo variável por quilômetro: custo variável mensal dividido pela quilometragem produtiva mensal
- 6.7. Custo fixo por ônibus: custo fixo mensal dividido pelo quantitativo de frota operante.

7. Tarifa (Serviço Regular e Serviço Complementar)

- 7.1. Valores vigentes: informar todos os valores de tarifas vigentes e explicar em que situações se aplicam e/ou a que categorias;
- 7.2. Valor/km: custo total do Sistema dividido pela quilometragem produtiva média mensal (informações extraídas da planilha de custos vigente).

8. Gratuidades e Benefícios (Serviço Regular e Serviço Complementar)

- 8.1. Volume financeiro: diferença entre a arrecadação tarifária que seria auferida se todos pagassem a tarifa pública predominante e a arrecadação efetiva ocorrida em setembro de 2024;
- 8.2. Representação percentual no custo total do Sistema: valor do item anterior dividido pelo custo total do sistema extraído da planilha de custos vigente.

9. Subsídio Público (Serviço Regular e Serviço Complementar)

- 9.1. Valor aportado mês e ano: valor anual corresponde ao valor aportado em 2023;
- 9.2. Valor médio mensal: valor aportado em 2023 dividido por 12.
- 9.3. Representação percentual no custo do Sistema: valor médio mensal do subsídio pago em 2023, dividido pelo custo total do Sistema extraído da planilha de custos vigente.
- 9.4. Valor por passageiro: valor médio mensal dividido pelo somatório dos passageiros pagantes e gratuitos médios mensal de 2023;
- 9.5. Valor por ônibus em operação: valor médio mensal dividido pelo quantitativo de frota operante;
- 9.6. Valor por km: valor médio mensal dividido pela quilometragem produtiva média mensal de 2023;
- 9.7. Fonte de origem dos recursos: informar a legislação que autorizou o pagamento do subsídio.

10. Tarifa Técnica (Serviço Regular e Serviço Complementar)

- 10.1. Tarifa Técnica: tarifa de remuneração (assegura a cobertura integral dos custos calculados); informar se é praticada como tarifa pública (cobrada dos usuários);

- 10.2. Tarifa Pública: tarifa efetivamente cobrada aos usuários e definida pelo Poder Concedente; informar valor principal e valores secundários (valores por categoria de usuário e/ou em horários/dias diferentes);
- 10.3. Forma de Cálculo: informar o modelo adotado para definição dos valores técnicos (se é GEIPOT; ANTP; fluxo de caixa...);
- 10.4. Regras de Reajustes: informar a periodicidade dos reajustes; se decorrem de processo de revisão ou de formulação paramétrica (Se decorrer de formulação paramétrica, informar a fórmula aplicada).

11. Valor Diesel

- 11.1. Custo do diesel sobre o custo total: divide-se o custo total médio mensal estimado com diesel pelo custo médio mensal total do Sistema (informações extraídas da planilha de custos vigente). Se ocorrer de o último reajuste ter sido realizado por meio de fórmula paramétrica, utilizar a última planilha publicada;
- 11.2. Elaborar tabela com preço representativo do diesel nos meses de setembro/2019, setembro/2020, setembro/2021, setembro/2022, setembro/2023 e setembro/2024;
- 11.3. Informar as desonerações que foram concedidas ao longo desse tempo (explicitar as datas de implantação das desonerações) e as incidências tributárias ainda existentes.

12. IPK e IPK-equivalente (Serviço Regular e Serviço Complementar)

- 12.1. IPK - Índice de Passageiros por Quilômetro Real: divide-se o somatório de passageiros pagantes e gratuitos do mês pela quilometragem mensal correspondente; os valores mensais devem corresponder ao período de julho de 2023 a agosto de 2024;
- 12.2. IPK Equivalente - Índice de Passageiros Equivalentes: divide-se o quantitativo de passageiros equivalentes do mês pela quilometragem mensal correspondente; os valores mensais devem corresponder ao período de julho de 2023 a agosto de 2024.

13. Trabalhadores (Serviço Regular e Serviço Complementar)

- 13.1. Quantitativo total: somatório de motoristas, cobradores, manutenção e pessoal administrativo atualmente contratados pelas empresas;
- 13.2. Quantitativo operacional: somatório de motoristas e cobradores atualmente contratados pelas empresas;
- 13.3. Quantitativo por veículo: Quantitativo total dividido pelo quantitativo de frota operante;
- 13.4. Quantitativo por passageiros transportados: Quantitativo total dividido pelo Quantitativo de passageiros transportados por dia;

14. Salário Médio de Motoristas e Cobradores (Serviço Regular e Serviço Complementar)

- 14.1. Quais os tipos de jornadas existentes de motoristas e cobradores em termos de horas trabalhadas (Exemplo: 7h20min; 4h00min...)?
- 14.2. As informações a seguir devem ser prestadas para cada tipo de jornada:
 - 14.2.1. Salário médio de motorista: salário base de motorista constante na Convenção Coletiva de Trabalho – CCT;
 - 14.2.2. Salário médio de cobrador: salário base de cobrador constante na Convenção Coletiva de Trabalho – CCT;
 - 14.2.3. Hora extra de motoristas: valor da hora extra de motorista;
 - 14.2.4. Hora extra de cobrador: valor da hora extra de cobrador;

15. Operadores (Serviço Regular e Serviço Complementar)

- 15.1. Quantitativo de operadores: quantidade de concessionários (empresas ou consórcio de empresas) no Serviço Regular;
- 15.2. Quantitativo percentual do Serviço Regular na oferta de transporte em base quilométrica mensal: quantidade de quilômetros médio mensal na oferta do Serviço Regular dividido pela quilometragem média mensal de todos os serviços públicos coletivos autorizados, permitidos e concedidos do município;
- 15.3. Quantitativo percentual do Serviço Regular na demanda de transporte em base demanda transportada: quantidade de passageiros transportados médio mensal no Serviço Regular dividido pela demanda total média mensal transportada de todos os serviços públicos coletivos autorizados, permitidos e concedidos do município;
- 15.4. Modelo de remuneração: informar qual modelo de remuneração é adotado (planilha de custos – base GEIPOT; planilha de custos – base ANTP; Fluxo de Caixa; Remuneração pelo Passageiro Transportado; Remuneração por Quilometragem...);
- 15.5. Seleção em processo licitatório: informar se o Sistema já foi licitado ou não;
- 15.6. Tempo de vigência previsto no contrato, periodicidade de revisão tarifária e de reajustes: informar tempo de vigência previsto no Edital de Licitação (se o serviço for licitado) para o contrato, previsão de renovação contratual (em termos de tempo), periodicidade de revisão tarifária e/ou de reajustes;

16. Faixas e Corredores Exclusivos

- 16.1. Extensão de corredores exclusivos: informar a extensão de corredores exclusivos na cidade e a representação % em relação ao sistema viário total;
- 16.2. Extensão de corredores preferenciais: informar a extensão de corredores preferenciais na cidade e a representação % em relação ao sistema viário total;
- 16.3. Extensão de faixas exclusivas/preferenciais: informar a extensão de faixas exclusivas/preferenciais na cidade e a representação % em relação ao sistema viário total;

- 16.4. Extensão de corredores exclusivos: informar a extensão de corredores exclusivos na cidade e a representação % em relação ao sistema viário total.

17. Velocidade Média na Operação (km/h) (Serviço Regular e Serviço Complementar)

- 17.1. A partir da programação: informar a velocidade média operacional, correspondendo à divisão da quilometragem produtiva média de um dia útil (programada), pelo somatório de tempo necessário à prestação do serviço correspondente (somatório dos tempos de viagens de todas as viagens programadas no Sistema em um dia útil – programação vigente);
- 17.2. A partir das informações monitoradas: se existir algum sistema de controle que possibilite extrair essa informação diretamente do realizado efetivamente.

18. Representação do Transporte Público Coletivo Urbano na Matriz Modal na Região Metropolitana

- 18.1. Representação em termos de demanda: informar em % quanto a demanda do Sistema Urbano (Serviço Regular Urbano + Serviço Complementar Urbano) representa do somatório das demandas transportadas nos serviços Urbano e Metropolitano (Serviço Regular Urbano + Serviço Complementar Urbano + Serviço Regular Metropolitano + Serviço Complementar Metropolitano).

19. Demanda do Sistema antes e depois da Pandemia (Serviço Regular e Serviço Complementar)

- 19.1. Informar a demanda transportada mês a mês no ano de 2019 e incluir na tabela somatório do ano;
- 19.2. Informar a demanda transportada mês a mês no ano de 2023 e incluir na tabela somatório do ano;

20. Centro de Controle Operacional – CCO

- 20.1. Identificar se há CCO implantado e de quem é a sua gestão;
- 20.2. Relatar de que forma o CCO contribuiu para qualificar o serviço;
- 20.3. Informar se Órgão Gestor tem a gestão plena da operação em termos de intervenções a partir do CCO.

21. Índice de Qualidade do Transporte- IQT

- 21.1. Informar se há algum índice que caracterize a qualidade do sistema de transporte;
- 21.2. Informar quais indicadores compõem a estrutura do IQT;
- 21.3. Informar como se dá a participação do usuário na avaliação do Sistema;
- 21.4. Esclarecer se há previsão contratual do IQT;
- 21.5. Informar se – e de que forma – o IQT é levado em consideração na definição da remuneração dos operadores.

22. Percepção do usuário do sistema (identificação de pesquisas contínuas ou esporádicas; acesso a pesquisas recentes, incluindo resultados, metodologias e indicadores submetidos à avaliação).

22.1. Informar se há pesquisas de opinião sistemáticas; disponibilizar a última pesquisa de opinião realizada (incluindo resultados, metodologias e indicadores submetidos à avaliação).

23. Planejamento e Avaliação do Sistema

23.1. Fazer um descritivo resumo de como o Sistema é avaliado e calibrado: identificar instrumentos, normas e procedimentos utilizados para avaliar o Sistema e ajustá-lo na relação oferta-demanda, a fim de que atenda aos critérios de qualidade.

24. Fundo de Transporte Público

- 24.1. Existe algum Fundo de Transporte Público destinado à melhoria do Serviço? Qual?
- 24.2. Qual sua composição?
- 24.3. Qual a Norma que trata de seu funcionamento?
- 24.4. Quais os mecanismos de gestão existentes?
- 24.5. Quais as fontes de recursos?

25. Conselho de Transporte Público

- 25.1. Existe Conselho de Transporte Público? Qual?
- 25.2. Qual sua composição?
- 25.3. Quais as atribuições?
- 25.4. Qual a Norma de Criação?
- 25.5. A natureza é deliberativa ou consultiva?
- 25.6. Qual a estrutura de funcionamento?
- 25.7. Qual valor do orçamento destinado à administração?

26. Organização Institucional

- 26.1. Existe Órgão Gestor?
- 26.2. Quais as suas atribuições?
- 26.3. Qual grau de autonomia?
- 26.4. O Órgão é regulador, fiscalizador ou ambos?
- 26.5. Qual é o valor do orçamento envolvido?
- 26.6. Qual a representação percentual desse orçamento específico em relação ao orçamento total?
- 26.7. Qual o tamanho, em número de colaboradores diretos, da equipe do Órgão Gestor?
- 26.8. Qual a qualificação técnica da equipe?

27. Políticas Públicas

- 27.1. Descrição de políticas públicas, programas e ações governamentais voltadas para mobilidade urbana sustentável e segura.
- 27.2. Identificar a existência de planos municipais de mobilidade, ou distrital, ou metropolitano ou Plano Diretor. Identificar metas, princípios, ações, objetivos contidos nos planos.