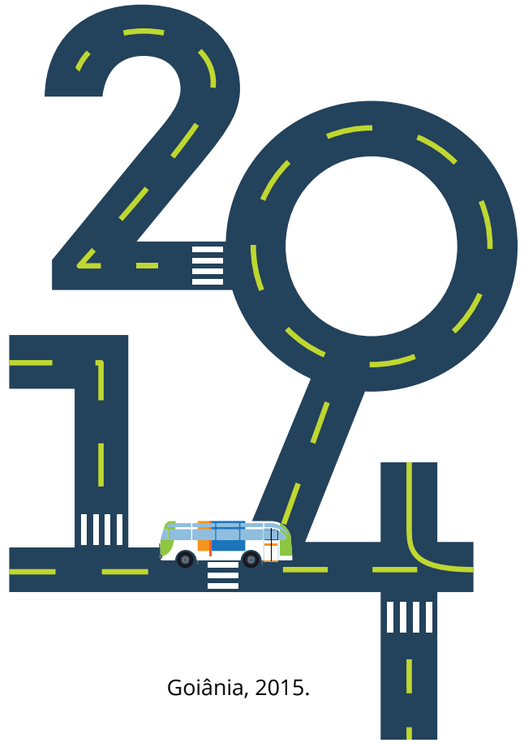
ANUÁRIO

SETRANSP

ANUÁRIO



Goiânia, 2015.

SETRANSP

OBSERVATÓRIO RMTC

FICHA *técnica*

Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Goiânia

Presidente:
Edmundo Pinheiro

Vice-Presidente:
Décio Caetano

Produzido por:
Miguel Ângelo Pricinote
Poliana de Sousa Leite
Ricardo Oliveira
Com o apoio dos gestores e colaboradores do Setransp.

Palavra do PRESIDENTE

Edmundo Pinheiro
PRESIDENTE DO SETRANSP

Poucos anos foram tão reveladores para o transporte coletivo no Brasil como 2014. Os sistemas públicos que funcionam em todo o país por concessões privadas (*), ganharam o debate público pela primeira vez, quando antes eram resumidos a problemas de contexto técnico, contratual e até político. Foi uma discussão nova e como tal ainda com muitos equívocos e desinformação, mas representou um passo importante para, finalmente, revelar à sociedade que transporte coletivo é coisa pública, com interesse social amplo e vital para a viabilização das cidades, no contexto do adensamento explosivo da última década.

Esta publicação, que nasce com compromisso de se tornar anuário, revela muito mais do que os fatos históricos desta "ampliação" do debate sobre transporte púbico coletivo. A crise de sustentabilidade que se revelou em todo o Brasil teve em Goiânia o seu laboratório mais instigante, onde a relação do serviço com o poder concedente, e com própria sociedade, experimentou um dos maiores níveis de distorções tarifárias e, mesmo assim contou com esforços das concessionárias para a continuidade dos serviços e garantias ao interesse coletivo e ao próprio funcionamento das cidades.

Acreditamos que os dados deste anuário serão objetos de estudo pelo setor de transporte em todas as capitais, por revelar que somente a competência operacional levada ao extremo explicaria como as concessionárias de Goiânia conseguiram manter a operação mesmo com distorções contratuais e desequilíbrio econômico. A RMTC é o único e surpreendente exemplo de sistema que atende com tarifa unificada a 18 municípios, carrega o custeio das gratuidades impostas por lei, realiza a gestão de 14 terminais de integração em toda região metropolitana e funciona sem subvenção pública, a não ser pela desoneração do ICMS sobre o óleo diesel.

São reveladores os gráficos e números que evidenciam uma operação vista como um dos modelos para as operadoras de transporte do Brasil inteiro ser tão estrangulada e distorcida por não encontrar no ambiente externo uma infraestrutura pública adequada para o transporte coletivo. Tantos esforços e investimentos levados a um processo autofágico, com perda de eficiência e competitividade, cada vez mais acuados pela voracidade com que o transporte individual se apodera do espaço público, numa espécie de ambiente sem lei na base do "cada um por si".

O Anuário RMTC, por fim, deve ser adotado como o parâmetro de revelações transparentes que indica em dados, números e relatos o tamanho do desafio futuro, a natureza de cada barreira a ser transposta e principalmente a urgente demanda por uma solução coletiva, com participação de toda a sociedade.

Nosso propósito é o de contribuir com revelações e documentação que instiguem o aprofundamento do tema, tanto por parte das operadoras, do poder concedente e dos atores sociais de forma geral, para maior compreensão e comprometimento com a desafiadora tarefa de dar, além de sustentabilidade à operação, condições de qualidade que o cidadão usuário reclama e merece.

** Goiânia e Porto Alegre são duas únicas excessões onde o setor publico ainda opera linhas de transporte de passageiros*

SUMÁRIO

Apresentação
p. 08

Marcos Históricos da RMTC
p. 10

3 O ano de 2014
p. 16

3.1 A busca de um pacto com a sociedade
p. 18

3.2 Principais acontecimentos de 2014
p. 23

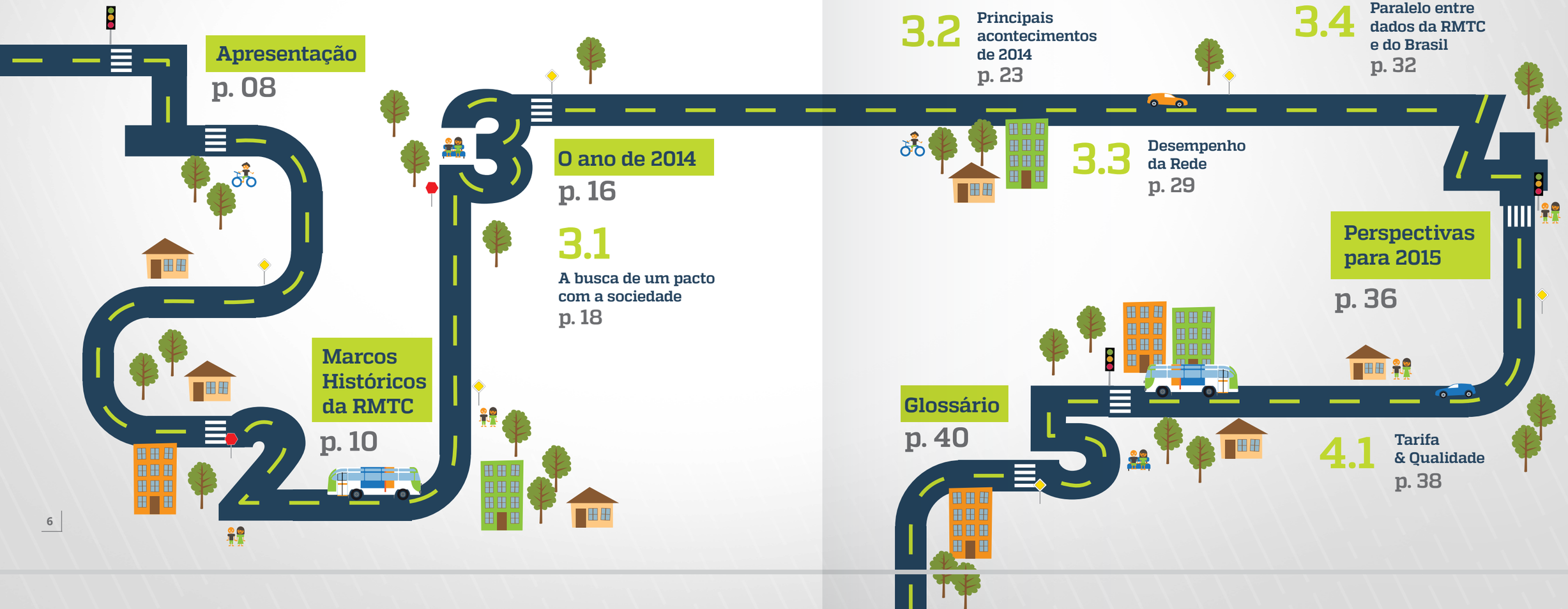
3.3 Desempenho da Rede
p. 29

3.4 Paralelo entre dados da RMTC e do Brasil
p. 32

Perspectivas para 2015
p. 36

4.1 Tarifa & Qualidade
p. 38

Glossário
p. 40



APRESENTAÇÃO

O previsível colapso nas condições de mobilidade nas grandes e médias cidades brasileiras mudou substancialmente a percepção coletiva sobre o transporte público oferecido à população. Um tema antes percebido como mera prestação de serviço público passou a ser admitido e cobrado como mecanismo essencial para a viabilização das cidades.

Após décadas de priorização do transporte individual, seja como modelo de mobilidade autônoma ou mero status - progressão pessoal, somente com o travamento das ruas, transformadas em depositório de automóveis, é que se percebeu o equívoco histórico. Enquanto interesse individual o automóvel pareceu satisfatório, mas quando inserido no ambiente coletivo evidenciou-se como barreira intransponível ao fluxo da maioria que, ao final, sustenta a dinâmica das cidades.

Usuários e não usuários do transporte coletivo – cada um em seu grau de percepção ou urgência, passaram a se manifestar preocupados e até revoltados com a desaceleração, perda de pontualidade e progressiva incapacidade de escoamento enfrentados pelo transporte público coletivo.

Toda malha social já se queixa da inviabilização do fluxo de pessoas, seja em defesa do espaço para o próprio automóvel, em busca da produtividade perdida pela mão de obra, em defesa do desempenho acadêmico da juventude em trânsito ou tantos outros mecanismos que passaram a girar mais lentos e inseguros depois que a engrenagem do transporte público emperrou.

Efetivamente a frieza técnica das planilhas do transporte ganhou a temperatura de interesse público, de elemento de tensão para as relações sociais. Um tema que não é mais cativo do especialista em transporte ou da autoridade pública que passa pelo comando do setor.

“O Anuário RMTC é um instrumento de apresentação dos principais resultados da Rede.”

Transporte Público ja é tema de debate coletivo, percebido como assunto de interesse público.

Neste novo e exigente ambiente de debates a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos, através das concessionárias privadas consorciadas, lança o ANUÁRIO RMTC – Uma publicação anual que objetiva divulgar a história do transporte público coletivo da RMG, apresentar dados e análises operacionais e econômicas da RMTC, alinhar conceitos referentes ao transporte público, agregar valor às atividades executadas por aqueles que trabalham em prol da melhoria dos serviços, e trazer esclarecimentos quanto:

I. a fatos que impactaram nos serviços de transporte público da RMTC em 2014;

II. ao desempenho do serviço em 2014;

III. a comparação da RMTC com outros sistemas brasileiros;

IV. ao envolvimento da sociedade com a Melhoria do Transporte; e

V. ao cálculo da tarifa de transporte público, entre outros.

O ANUÁRIO RMTC não inclui dados e análise sobre o Lote 1 - Eixo Anhanguera que apresenta características distintas (via segregada, empresa estatal, desconto tarifário, etc) dos demais lotes operados pelas concessionárias privadas.

Quanto aos marcos históricos da RMTC, são apresentados de forma sucinta, com mera contextualização temporal ou cultural, de forma que a história do transporte público os tenha como referências para aprofundamento e discussão.

Já os principais acontecimentos de 2014, apresentados de forma mais descritiva, tem o objetivo não só de contar a história, como também explicar como alguns eventos refletem diretamente no desempenho da Rede.

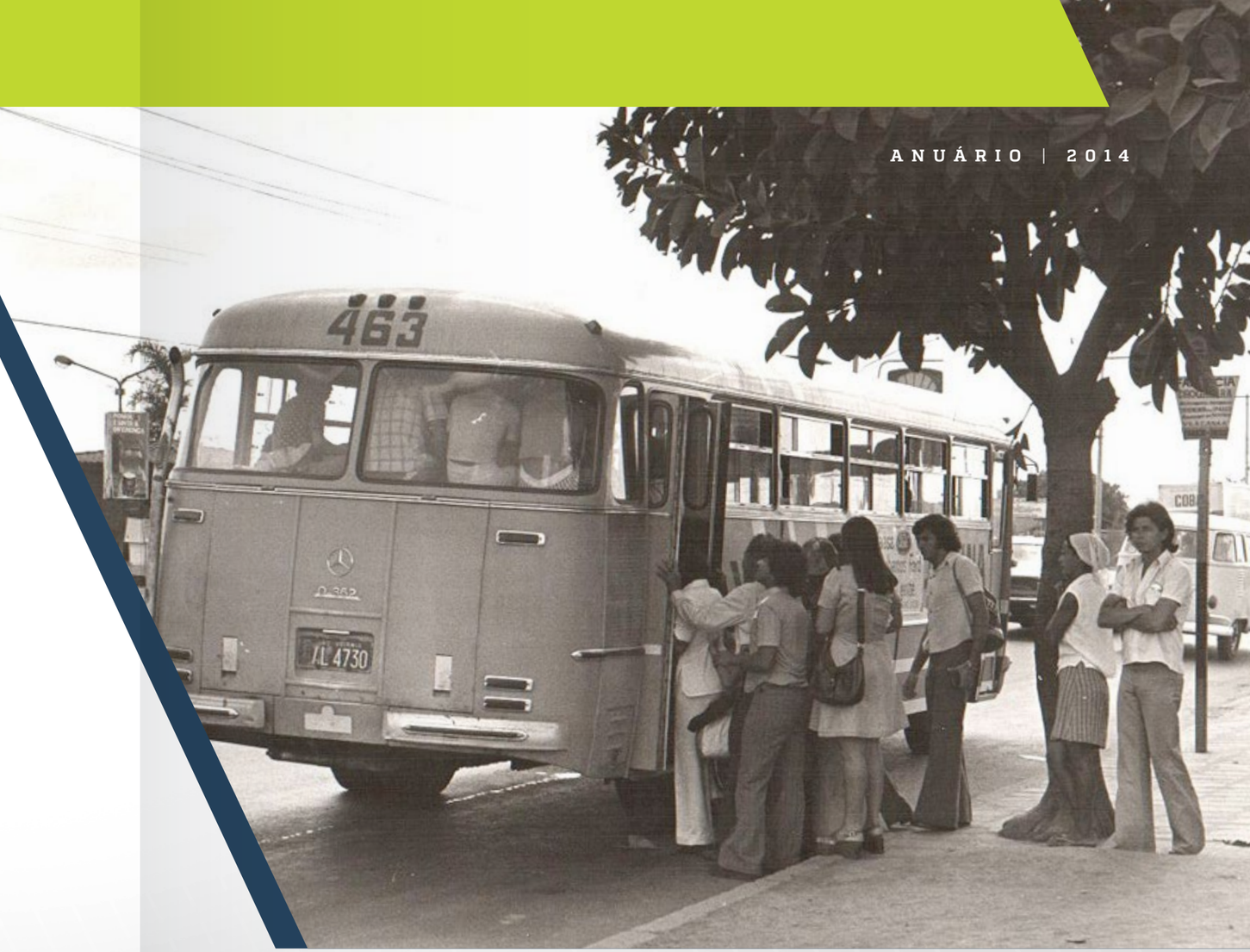
O ANUÁRIO RMTC traz ainda o “Desempenho da Rede”, com alguns indicadores selecionados com objetivo inicial de introduzir conceitos mais simples, apresentar valores reais e compará-los a dados de outras regiões do país.

Por fim, o Anuário 2014 apresenta as ações realizadas em prol da melhoria do serviço de transportes e traz uma visão de futuro para a RMTC através de um observador privilegiado criado no ambiente de planejamento, gestão e operação do sistema de transportes – o OBSERVATÓRIO RMTC. Trata-se de um procedimento de observação criado para acompanhar a evolução da RMTC e transformar dados em informações, informações em conhecimento, conhecimento em inteligência.

2

MARCOS HISTÓRICOS da RMTC

Nos últimos anos, muitos acontecimentos marcaram a RMTC, influenciando decisões políticas, impactando na operação dos serviços de transporte público e fazendo a história do sistema do transporte público da Região Metropolitana de Goiânia.



1976
- Criação da Empresa de Transporte Urbano do Estado de Goiás - TRANSURB e implantação do modelo tronco-alimentado.

1989
- Criação do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo de Passageiros de Goiânia - SETRANSP.

1997
- Criação da Metrobus Transporte Coletivo, empresa de economia mista que tem o Estado de Goiás como o maior acionista.

1998
- Implantação do Sistema Inteligente de Tarifação de Passageiros – Sitpass e, consequentemente, eliminação da função de cobrador.
- Elaboração do PRIORITAN - Programa de Priorização do Transporte Coletivo, conjunto de ações para melhoria da qualidade do transporte público.

1999
- Implantadas as máquinas de autoatendimento para compras de crédito de viagem nos terminais.

2000
- Surgimento do transporte alternativo, ou seja, transporte realizado por terceiros que não participaram da licitação.
- Lançamento do Programa Transporte Cidadão, conjunto de diretrizes para reestruturação do sistema de transporte público.

2001
- Plano de Reestruturação do Sit-RMG, uma evolução do Programa Transporte Cidadão.
- Disponibilizadas as máquinas de recarga de créditos de viagem para cartões vale transporte em locais de grande movimentação de pessoas.
- Implantadas as máquinas de autoatendimento para compra de créditos de viagem nas plataformas do Eixo.

2002
- Implementação do Plano de Reestruturação e melhoria do transporte, iniciando pela zona operacional sul.
- Implantação do Terminal Veiga Jardim e pontos de conexão e ampliação da frota de ônibus.
- Reordenamento Operacional (Deliberação CDTC-RMG nº 26) dividindo o serviço de transporte em dois subsistemas: serviço estrutural e serviço local.

2003
- Integração do transporte alternativo ao sistema de alimentação.

2005
- Início do cadastramento de passe escolar via web.

2006
- Renovação de 25% frota de ônibus.
- Implantação do transporte acessível (frota de ônibus com elevadores para cadeirantes).

2007
- Estudos, definição de uma nova rede e licitação dos serviços de transporte da RMG.

2008

- Novo Contrato de Concessão – Divisão, por licitação, em 5 lotes, com três empresas privadas (Rapido Araguaia, HP Transportes e Viação Reunidas) uma cooperativa de motoristas (Cootego) e uma empresa publica (Metrobus).
- Criação do Consórcio Rmtc.
- Renovação de 75% da frota de ônibus.
- Realização de estudos e pesquisas para o Novo Plano Operacional.
- Criação do SIM - Serviço de Informação Metropolitano.

2009

- Início da operação da Central de Controle Operacional.
- Operação do Citybus, serviço diferenciado de transporte público.
- Reinauguração dos terminais Cruzeiro e Garavelo.
- Lançamento do Cartão Integração.
- O Sitpass assume a comercialização nas bilheterias do Eixo Anhanguera.

2010

- O Sitpass assume a comercialização nas bilheterias dos terminais.
- Substituição dos equipamentos de recarga de créditos e ampliação com tecnologia on line.

2011

- Implantação do corredor BRS Universitário.
- Conclusão da reforma dos terminais Araguaia e Vila Brasília, em Aparecida de Goiânia.
- O Cartão Fácil foi disponibilizado para todos os usuários do transporte público.
- Implementado o serviço de compra de vale transporte pela internet;.
- Implantadas as máquinas de recarga automática em locais de grande movimentação de pessoas.

2012

- Criação do Ponto a Ponto – Índice de Medição da Fluidez do Trânsito e do Transporte.
- Reconstrução do Terminal Bandeiras e reinauguração de sete terminais: Parque Oeste, Isidória, Vera Cruz, Recanto do Bosque, Senador Canedo, Maranata e Goiânia Viva.

2013

- Implantação do Programa Ganha Tempo – programa criado pela prefeitura de Goiânia que dá direito a integrar fora do terminal em 2 ônibus no intervalo de 2 horas.
- Manifestações em todo o Brasil em prol da melhoria da qualidade do transporte público.
- Redução unilateral da tarifa de transporte público de R$ 3,00 para R$ 2,70.
- Proposta de Pacto Metropolitano pela Qualidade no Transporte.
- Início da implantação do corredor BRS da T-63.
- Paralisação dos motoristas da empresa Viação Reunidas em setembro e dezembro, em protesto a atraso no recebimento dos salários.
- Reinauguração do Terminal Veiga Jardim.

3

O ANO DE 2014

O ano de 2014 registrou movimentos contraditórios que se somaram em uma importante referência sócio-política e econômica a ser observada para os passos futuros do sistema de transportes da RMG.

Por um lado todo o sistema construído ao longo dos anos foi estressado ao máximo. Os usuários foram levados às piores experiências de um sistema de transporte que se tornou lento, sem assiduidade ou resolutividade, impedido de trafegar pela prepotência do transporte privado. As operadoras foram testadas ao limite da capacidade de sustentação em meio à pressão social e ao desequilíbrio contratual nascido do populismo tarifário.

Registraram-se, por outro lado, os maiores avanços até então quanto à consciência pública sobre o problema transporte, obrigando o poder concedente a se posicionar quanto aos erros do modelo vigente e admitir perspectivas futuras de correção das crises de estrutura e de contrato.

2014 evidenciou – como nenhum outro tempo, a impossibilidade de transporte de qualidade baseado exclusivamente no sustento tarifário. Revelou a incoerência da concessão de gratuidades concedidas à custa dos usuários mais carentes. Ilustrou, também com intensidade inédita, a inviabilidade do transporte de massa diante da explosão frenética do transporte individual.

2014 foi um ano rico, tanto em crises como em tomada de consciência. Revelou o fim de um ciclo, a exaustão de um modelo de transporte e de cidade. Revelou a necessidade vital de um repensar profundo.

3.1

A BUSCA DE UM PACTO COM A SOCIEDADE

Por Erika Kneib

O tema do Pacto pelo Transporte surgiu a partir do momento em que as barreiras para o funcionamento do transporte coletivo começaram a afetar a sociedade para além dos terminais e pontos de parada. Foi quando setores organizados se aproximaram do transporte público na esperança de evitar que a crise se desdobrasse em efeito cascata sobre o setor produtivo.

Na origem do problema, a realidade é que o transporte público coletivo no Brasil já vinha enfrentando uma crise estrutural decorrente da ausência de prioridade do modo coletivo. Com o tempo, a distorção levou o sistema a uma constante perda de qualidade, perda de eficiência e competitividade, com permanente pressão para majoração da tarifa, redundando em um círculo vicioso de degradação do serviço.

Em paralelo, o serviço ofertado na RMTC já vinha enfrentando nova crise estrutural, uma vez que vinha perdendo eficiência, em particular no que se refere à oferta de viagens, ocasionada pelos impedimentos à fluidez dos ônibus no trânsito, aumentando, na percepção daqueles que usam quotidianamente o transporte público, a distância entre o preço da tarifa paga e a qualidade do serviço recebido.

Uma segunda distorção que sensibilizou o setor produtivo foi o subsídio cruzado interno à tarifa, imposto ao usuário pagante para sustentar benefícios sociais criados em lei sem correspondente fonte de recursos para sua sustentação. Se o peso das gratuidades recai sobre o usuário mais sensível também aumenta o custo do emprego formal, já que pesa sobre o valor do vale transporte financiado pelo empregador.

Uma terceira distorção percebida no desequilíbrio das contas foi a chamada taxa de gerenciamento e fiscalização dos serviços. Trata-se de um percentual embutido no preço da tarifa para sustento mensal da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos – CMTC.

Nada disto era novidade mas passou a conhecimento público desde que, em junho de 2013 , após revogado unilateralmente o reajuste da tarifa da RMTC e imposta a volta de R$3,00 para R$ 2,70 no valor cobrado a cada passageiro pagante. Tal redução ocasionou um desequilíbrio contratual que originou a crise conjuntural capaz de expor todas as distorções do sistema.

Em março de 2014, a população da RMG enfrentou um risco iminente de paralisação dos serviços de transporte coletivo, ocasionado pela citada crise conjuntural. A exemplo do que já acontecia na maioria das capitais, a paralização do transporte coletivo traria, como consequência, prejuízos a grande parte das atividades produtivas na região.

Nesse contexto, o Fórum Empresarial de Goiás, amparado por estudos e debates do Fórum de Mobilidade Urbana, apresentou e foram acatadas propostas emergenciais para evitar o colapso do sistema, promover justiça social e permitir a retomada dos investimentos em qualidade do serviço de transporte coletivo.

Dessa forma, a partir da organização de segmentos sociais em prol da melhoria da qualidade do transporte público coletivo na RMG, nasce o movimento denominado PACTO PELA QUALIDADE NO TRANSPORTE COLETIVO, que culminou na produção de um documento, contendo propostas emergenciais que consubstanciariam o Pacto celebrado entre o Estado, os Municípios integrantes da RMTC e as concessionárias do transporte.

Após a publicação desse documento, foi firmada na Câmara Deliberativa do Transporte Coletivo – CDTC, a Deliberação 81, de 16 de Abril de 2014, também com propostas para melhoria do transporte público e, em seguida, a Carta Compromisso enviada em maio, pelas concessionárias ao Governo do Estado.

Um resumo das propostas do Pacto Metropolitano pelo Transporte Coletivo, os responsáveis por cada uma delas e o status das atividades podem ser vistas no quadro que segue:

ANO	AÇÃO	RESPONSÁVEIS	REQUISITOS	RESPONSÁVEL	STATUS
2014	Extensão dos serviços do Eixo Anhanguera até o perímetro urbano de Trindade, Goianira e Senador Canedo.	Consórcio RMTC/ Setransp	Desoneração do ICMS sobre o óleo diesel, mais assunção de 50% das gratuidades tarifárias por parte do Estado de Goiás, e mais o reajuste do preço da tarifa para R$ 2,80 (dois reais e oitenta centavos)	Governo do Estado de Goiás	Falta anuência da CDTC/CMTC
	Incremento na operação, no prazo de até 30 dias, de 91 (noventa e um) ônibus convencionais, assim totalizando a frota máxima de 1.221 (um mil, duzentos e vinte e um) ônibus convencionais nos dias úteis, nos horários de pico.	Concessionárias/ Consórcio RMTC			Concluído
	Aquisição de 300 (trezentos) ônibus convencionais novos	Concessionárias/ Consórcio RMTC			Compra de 70 ônibus pela HP Transportes
	A oferta de serviços será aumentada com adição de 1.000 viagens às atuais 11.000 viagens ao dia na operação, em dias úteis	Consórcio RMTC/ Concessionárias/ CMTC			Concluído
	Implantação, de um novo serviço de atendimento ao usuário, por meio de ferramentas eletrônicas acessíveis pela Internet através de microcomputadores, tablets e smartphones, para controle da frota em operação e monitoramento da oferta de viagens, possibilitando a colaboração dos usuários na fiscalização dos serviços, e contribuindo com o Poder Público e concessionárias no seu aperfeiçoamento.	Consórcio RMTC			Concluído com o lançamento do "Olho no Ônibus"
	Desenvolvimento e implantação de projeto de segurança no transporte coletivo com a instalação de câmeras de monitoramento em 100% da frota de ônibus, com sua integração à Central de Controle Operacional (CCO), que serve à RMTC, e desta à Central de Operações da Secretaria de Segurança Pública, para proporcionar ambiente de maior segurança a todos os usuários.	Consórcio RMTC			Concluído a integração com a Central de Operação da SSP. E a implantação em 150 ônibus

ANO	AÇÃO	RESPONSÁVEIS	REQUISITOS	RESPONSÁVEL	STATUS
2014	Implantação da organização de filas nos terminais, priorizando o embarque de idosos, gestantes, crianças e deficientes, nas linhas de grande demanda e nos horários de picos, nos terminais de integração da RMTC	Consórcio RMTC/ Setransp/	idem	Governo do Estado de Goiás	Concluído
2015	Incremento na operação de 60 (sessenta) ônibus convencionais, em substituição do serviço CITYBUS, assim totalizando a frota máxima de 1.281 (um mil, duzentos e oitenta e um) ônibus convencionais nos dias úteis, nos horários de pico	Concessionárias/ Consórcio RMTC	Com a adição, a partir do mês de janeiro de 2015, dos recursos originados da desoneração de 50% das gratuidades tarifárias por parte dos municípios integrantes da RMTC em 2015 e desoneração do 1% da PPC	19 munícipios que compõe a RMTC	Aguardando contrapartida pública
	Especificamente com os recursos originados da desoneração da taxa de gerenciamento a partir do mês de janeiro de 2015, limitado ao valor assim desonerado, e de acordo com cronograma físico-financeiro a ser elaborado pelas concessionárias e aprovado pelo Poder Concedente, as concessionárias assumirão a responsabilidade pela implantação e manutenção de abrigos em pontos de parada, neles disponibilizando informações operacionais aos usuários.	Consórcio RMTC			Aguardando contrapartida pública
	A oferta de serviços será aumentada com adição de mais 1.000 viagens às atuais 12.000 viagens ao dia na operação, em dias úteis	Consórcio RMTC/ Concessionárias/ CMTC			Aguardando contrapartida pública
	Retorno da Tarifação Temporal (Ganha Tempo) que permite o uso de uma mesma passagem em até três ônibus, em um período de 2h30	CMTC			Aguardando contrapartida pública

O PACTO COLETIVO reconheceu, pela primeira vez, a partir do engajamento da sociedade, o transporte público coletivo como serviço essencial para as cidades, assim como resgatou a relevância desse serviço para toda a sociedade da região metropolitana.

A efetivação do que foi pactuado, no entanto, esbarrou na falta de sincronia e/ou comprometimento dos signatários do Pacto. Sua própria consistência passou a ser questionada pela falta de documentação do que fora declarado publicamente por autoridades pactuantes.

Na ausência de qualquer documento, a efetiva realização dos termos anunciados passou a ser cobrada – por exemplo, pelo setor financeiro durante análise da capacidade de pagamento das concessionárias em seu pleito de financiamento para compra de nova frota.

Como demonstrado na tabela anterior, parte do pacto foi colocada em prática, principalmente quanto a investimentos de curto prazo, sem no entanto se amparar em contrapartida pública em seu compromisso de desoneração das gratuidades.

Na prática, as empresas cederam à extensão do Eixo Anhanguera, renovaram apenas parte da frota, cumpriram com o aumento na oferta de viagens, recontrataram os organizadores de fila, desenvolveram e implantaram sistemas de transparência e segurança monitorada. Não conseguiram financiamento para maior renovação da frota e não encontraram fonte de receita para a volta da tarifação temporária (Ganha Tempo).

> *“O Pacto Coletivo reconheceu, pela primeira vez, (...), o transporte público como serviço essencial para as cidades.”*

O Governo do Estado cumpriu compromissos de desoneração tarifaria sobre o consumo de diesel para os ônibus do transporte público, zerando a alíquota de ICMS para empresas em condições fiscais. Não conseguiu assumir 50% das gratuidades do sistema, a partir de junho de 2014, como pactuado.

Os 18 municípios integrantes da RMTC se manifestaram conscientes e favoráveis ao pacto, mas não assinaram (exceção a Goiânia e Santo Antônio de Goiás) e sinalizaram incapacidade financeira para assumir os demais 50% das gratuidades (sem exceção) a partir de 2015, como pactuado.

3.2 PRINCIPAIS ACONTECIMENTOS DE 2014

O ano de 2014 foi marcado por fatos que impactaram diretamente na tomada de decisões dos gestores de transporte da RMTC e na operação no sistema de transporte público. A consequência desses eventos pode ser constatada nos resultados de desempenho da rede.

01 JANEIRO

O principal fato ocorrido nesse mês foi a suspensão do benefício de tarifação temporal (Programa Ganha Tempo). Instituído em Junho de 2013, o Ganha Tempo substituiu o conceito de pagamento por viagem pelo conforto de pagamento por tempo de uso. Permitia que o usuário do transporte público da RMTC embarcasse em até 3 ônibus dentro de um período de duas horas e meia pagando apenas uma viagem. No dia 10 de janeiro, uma determinação judicial interrompeu o serviço por não ter sido apresentada uma forma de custeio para o programa que impactava em 8% na receita do serviço, conforme descrito na Nota Técnica 1, elaborada e divulgada em 2013 pelo Setransp.

02 FEVEREIRO

Neste ano o Carnaval não aconteceu no mês de fevereiro, sendo computados 20 dias úteis, quando normalmente são 18 dias úteis. Isso tem impacto direto na variação da demanda e da receita em relação a anos anteriores.

Alguns protestos de caráter difuso também marcaram o mês de fevereiro, com 3 ônibus vandalizados.

Além desse fato, para facilitar o acesso aos serviços de informação da rede de transportes da RMG, foi lançada, em fevereiro, a versão do site da RMTC para tablets e celulares.

03 MARÇO

O Carnaval reduziu a quantidade de dia úteis para 19, impactando diretamente na variação de demanda na RMTC.

O sistema de fiscalização eletrônica do corredor T-63 foi instalado pela Secretaria Municipal de Trânsito - SMT como forma de garantir o respeito a faixa preferencial de ônibus, implantada em março de 2013.

04 ABRIL

O Fórum Empresarial de Goiás, propôs ao Poder Público o Pacto Metropolitano pelo Transporte Coletivo. Este, baseado em estudos do Fórum da Mobilidade Urbana, tem o objetivo de apresentar soluções imediatas para os problemas que afetam a qualidade do transporte público na RMTC propondo uma ação conjunta entre Governo Estadual e as prefeituras das cidades que integram a Rede Metropolitana de Transportes.

Ônibus quebrados e queimados foram resultados de vandalismos provocados por torcidas organizadas e estudantes. No dia 13, seis ônibus foram atingidos por pedras, tiros e bombas de fabricação caseira, deixando oito pessoas feridas e causando impacto na operação de transporte coletivo principalmente no arco Leste da RMTC. No dia 15, um grupo de estudantes apedrejou quatro ônibus e ateou fogo em um no Campus II da Universidade Federal de Goiás.

A Assembleia Legislativa do Estado de Goiás aprovou três projetos ligados a Transporte Público: isenção do ICMS sobre o diesel para o transporte coletivo na RMTC; alterações no Programa Passe Livre Estudantil (PLE) na qual o Estado subsidia a metade da passagem paga pelo estudante (a outra metade continua sendo paga pelo passageiro que paga passagem inteira); e alteração da composição e comando da Câmara Deliberativa do Transporte Coletivo (CDTC) que passou a ser comandada de forma colegiada, com rodízio entre prefeitos que compõem a CDTC de dois em dois anos.

CDTC anuncia valor do reajuste da tarifa de transporte coletivo e um pacote com 10 medidas para melhorar a qualidade do serviço de transporte público da RMTC.

05 MAIO

Um conjunto de eventos resultou em prejuízo na operação do transporte público da RMTC e consequente redução da demanda ao longo do mês de maio. No dia 8, 39 ônibus do transporte público foram depredados. Um biarticulado foi totalmente incendiado no terminal Praça da Bíblia. Além desses eventos, a paralisação dos motoristas da RMTC, mesmo após assinatura do acordo coletivo com o Sindittransporte, instalou um ambiente de insegurança para motoristas e passageiros do transporte público causando uma redução de até 56% na demanda de dia útil se comparada a um dia útil normal. Em três dias de manifestações, 15, 16 e 17, foram computados 85 ônibus vandalizados.

A tarifa do transporte coletivo foi reajustada para R$ 2,80 e passou a vigorar a partir do dia 3.

Entrou em vigor o Passe Livre Estudantil da RMTC sem restrição de renda, concedendo o direito a 48 viagens mensais.

06 JUNHO

Foto: AGIF / Shutterstock.com

A Copa do Mundo no Brasil impactou os serviços de transporte público mesmo nas regiões onde não aconteciam os jogos, como na RMG. Os horários de pico nos dias úteis, ou seja, no fim da tarde, das 18 às 20h, passaram a ser logo após o almoço, entre 13 e 15h. Além disso, houve redução na demanda, chegando a uma variação de até 32% a menos em um dia de jogo da seleção brasileira se comparada a um dia útil normal.

Outro fato marcante foi a conclusão das negociações entre motoristas e concessionárias após seis audiências mediadas pelo Tribunal Regional do Trabalho. Os motoristas do transporte coletivo aceitaram o reajuste de 9% no salário e na gratificação e 20% no vale alimentação, o que representa 11,13% de acréscimo na remuneração dos trabalhadores.

A liberação para o tráfego nos viadutos da GO-060 e GO-070, proporcionou aos ônibus voltarem a circular normalmente pela região. Este evento influenciou na velocidade da operação do transporte público na região Oeste. Os desvios que foram realizados desde maio de 2013 na construção dessas obras impactaram diretamente no tempo de viagem e trouxeram transtornos aos usuários das 29 linhas afetadas.

07 JULHO

Com a seleção brasileira fora da Copa no dia 7, a operação do transporte público na RMTC normalizou, mas como o mês de julho é um mês de férias escolares, outros fatores impactaram no resultado da demanda, tais como: a Festa do Divino Pai Eterno, a qual foi responsável pelo aumento de 30% nas vendas de bilhetes Sitpass desde o início da romaria na última semana de junho e a Universidade Federal de Goiás – UFG manteve suas aulas até o dia 11 de julho.

Lançamento do "Olho no Ônibus", aplicativo que permite consultar em tempo real a localização dos ônibus que estão operando em toda a RMTC e em cada linha específica, se o veículo é adaptado para dar acessibilidade, se está dentro do horário estabelecido e também dá acesso a estatísticas de cumprimento de frota.

Lançamento do "Tá na Mão", serviço de perdidos e achados da RMTC, serviço que oferece praticidade para a recuperação de objetos perdidos dentro do ônibus ou nos terminais da RMTC. Todo o material recolhido vai para a Central "Tá na Mão" localizada no Terminal Bandeiras e fica à disposição por 30 dias.

08 AGOSTO

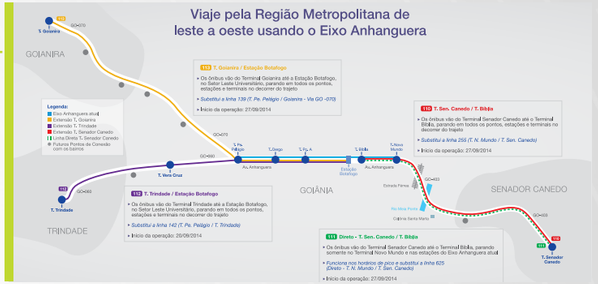
O Acordo Operacional para o Projeto de Extensão do Eixo Anhanguera foi firmado entre quatro concessionárias da RMTC: Metrobus, Viação Reunidas, Cootego e Rápido Araguaia. O projeto consiste na ampliação da linha do Eixo Anhanguera que possuia 13,8km e liga as regiões Leste e Oeste de Goiânia, passando a ter uma extensão de 70km, ligando os municípios de Trindade, Goianira e Senador Canedo ao centro da capital.

A RMG se torna a primeira região metropolitana do Brasil a adotar um sistema de monitoramento da segurança do transporte coletivo em tempo real, com a inclusão de quatro câmeras por veículo em 160 veículos que circulam no arco Oeste da RMTC.

Foi lançado o aplicativo de localização dos pontos de venda do produto Sitpass.

09 SETEMBRO

No dia 20 foi iniciada a operação das linhas de extensão do Eixo Anhanguera até a cidade de Trindade e no dia 27 foi iniciada a operação de extensão até as cidades de Goianira e Senador Canedo, conforme acordo operacional firmado em agosto. Foram acrescidos 13 veículos articulados no mês de setembro, e mais 26 até dezembro.



10 OUTUBRO

As Eleições 2014 provocaram a necessidade de mudanças operacionais do serviço principalmente no dia de votação. Alterações no número de viagens das linhas foram medidas necessárias para adequação ao melhor atendimento para o usuário do transporte público.

Com a operação consolidada no Sistema Metropolitano Anhanguera, com o serviço de ônibus articulados até as cidades de Goianira, Trindade e Senador Canedo, algumas alterações no lado Oeste foram necessárias para diminuir a demanda sobre o Terminal Praça A. No período da manhã, os ônibus de Goianira e Trindade seguiam até a Praça A e no período da tarde, o embarque passou a ser realizado apenas no Terminal Padre Pelágio.

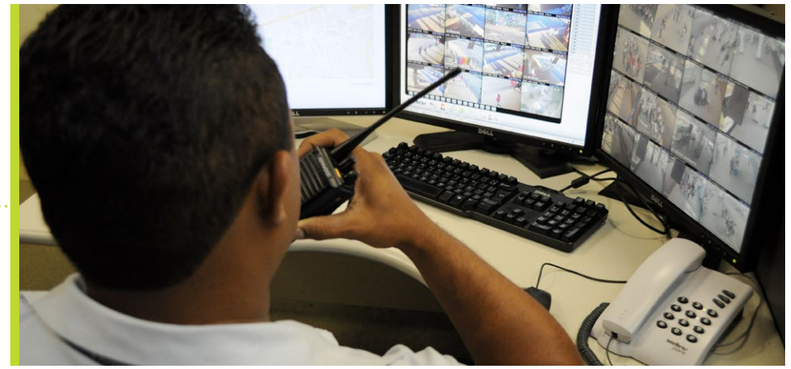
11 NOVEMBRO

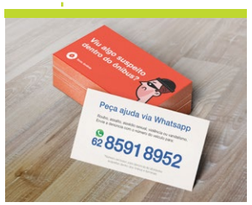
Início das obras para implantação do corredor preferencial da Av. 85 com previsão para conclusão em janeiro de 2015. O fato divide opiniões e inicia discussões a respeito da liberação dos corredores para táxis.

12 DEZEMBRO

Prefeito de Goiânia libera corredores preferenciais de ônibus para circulação de táxis em qualquer horário, com ou sem passageiros.

Instalação de um posto da Central de Segurança de Transportes do Consórcio Rmtc no Centro Integrado de Inteligência, Comando e Controle da SSP-GO para receber denúncias de crimes e atitudes suspeitas dentro de ônibus e terminais através do WhatsApp ou SMS.





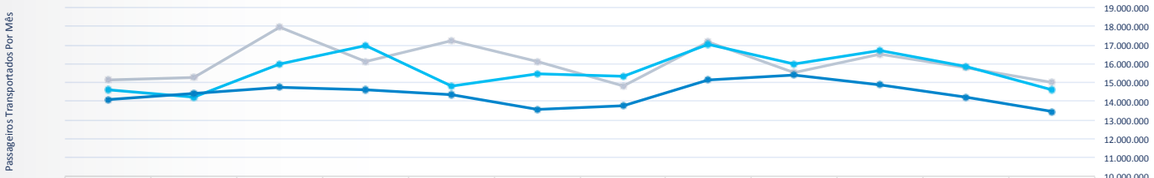
3.3 DESEMPENHO DA REDE

Para avaliação do serviço de transporte público, são monitorados alguns indicadores que apoiam decisões sobre o serviço, tanto no âmbito das empresas como para os gestores públicos.

O índice de demanda por exemplo, permite avaliar o atendimento do transporte em cada faixa horária, de cada linha. Refere-se ao número de validações feitas por cada usuário ao longo do percurso de ida e volta. O resultado é o número de viagens efetivamente realizadas pelos usuários e, por consequência, demandadas ao prestador de serviços.

O gráfico abaixo apresenta o comportamento da demanda nos 3 últimos anos, 2012, 2013 e 2014, entre os meses de janeiro a dezembro:

A demanda cai ano a ano



	JANEIRO	FEVEREIRO	MARÇO	ABRIL	MAIO	JUNHO	JULHO	AGOSTO	SETEMBRO	OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO
2012	15.137.054	15.278.449	17.977.842	16.134.364	17.241.414	16.125.057	14.819.391	17.156.933	15.536.528	16.508.798	15.796.882	15.019.746
2013	14.603.779	14.225.552	16.016.335	16.957.781	14.810.020	15.470.406	15.354.775	17.063.309	15.996.733	16.723.475	15.887.711	14.620.471
2014	14.109.175	14.417.231	14.720.151	14.644.653	14.339.870	13.579.350	13.780.590	15.128.646	15.395.643	14.903.077	14.200.893	13.463.733

Nota-se que a demanda no ano de 2014 está abaixo dos anos anteriores. O que representa uma queda na utilização do transporte coletivo na ordem de 10%. Mas, é importante ressaltar que 2013 apresentou, a partir de junho, um incremento na demanda devido a tarifação temporal, mascarando a esperada redução em relação à 2012.

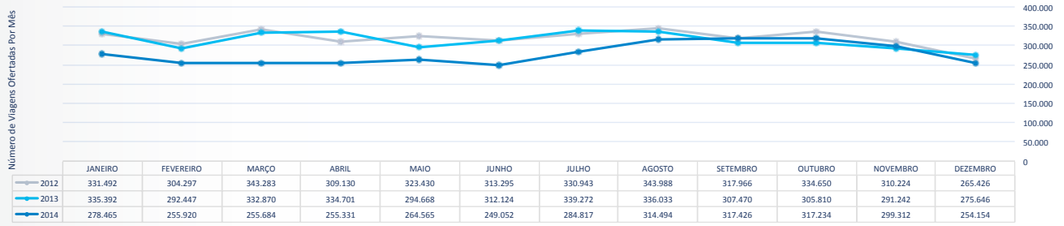
Como o transporte é remunerado apenas por quem paga a passagem, a redução da demanda causa um desequilíbrio financeiro, levando à insustentabilidade do serviço. Tal fato remete a outro fator, o chamado subsídio cruzado, no qual o usuário que não se enquadra em nenhuma das categorias beneficiadas (idoso, estudante, deficiente, criança), paga a tarifa em seu valor integral, custeando as demais como pode ser visto no gráfico:

DEMANDA POR CATEGORIA

No ano de 2014, 13% das validações não foram pagas e 11% delas foram pagas apenas a metade pelos estudantes, subsidiados ou não pelo Governo Estadual. A outra metade continua onerando o valor cobrado do usuário pagante.

De acordo com a exigência da demanda, deve variar a oferta do serviço, aqui entendida como a quantidade de viagens ou quilômetros produzidos para atender à demanda. Se comparada aos anos de 2012 e 2013, a oferta acompanhou a queda de demanda, mas, a partir de junho de 2014 foram acrescidas mil viagens como parte do acordo feito entre empresas e o poder concedente no chamado Pacto do Transporte.

A partir de junho de 2014 houve aumento na Oferta de Viagens



	JANEIRO	FEVEREIRO	MARÇO	ABRIL	MAIO	JUNHO	JULHO	AGOSTO	SETEMBRO	OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO
2012	331.492	304.297	343.283	309.130	323.430	313.295	330.943	343.988	317.966	334.650	310.224	265.426
2013	335.392	292.447	332.870	334.701	294.668	312.124	339.272	336.033	307.470	305.810	291.242	275.646
2014	278.465	255.920	255.684	255.331	264.565	249.052	284.817	314.494	317.426	317.234	299.312	254.154

Este aumento gradativo da oferta em 2014 representa maior produção do transporte público, tanto em número de viagens como em quilômetros rodados. Esta é uma conta sensível já que um aumento de oferta sem que haja demanda que a sustente representa maior custo de transporte a ser repassado para a tarifa.

> *“Em 2014 foram acrescidas mil viagens como parte do acordo feito entre empresas e o poder concedente no chamado Pacto do Transporte.”*

3.4 PARALELO ENTRE DADOS DA RMTC E DO BRASIL

Em todo o país, o problema do transporte público causa polêmica e fomenta muitas discussões. Em resposta a alguns dos questionamentos que surgem, a Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano – NTU – realiza levantamento permanente de dados e informações sobre o desempenho dos serviços ofertados em todas as regiões metropolitanas do país.

Segundo a NTU, o Índice de Passageiros por Quilômetro - IPK de Goiânia está na média deste índice apurado nas regiões metropolitanas do país. Isso não quer dizer que o número seja bom.

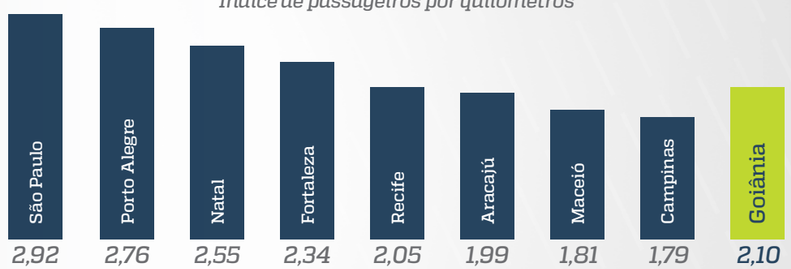
O equilíbrio entre demanda e oferta é monitorado pelo IPK, obtido pela divisão da demanda pela quantidade de quilômetros necessários para atendê-la. Desta forma, se o serviço atende a lugares distantes e com pouca demanda, o número de IPK vai ser baixo, o que é ruim para o sistema. De acordo com especialistas, o IPK ideal está acima de 2,5 e o da RMTC está abaixo desse valor.

O IPK tem reflexo no cálculo tarifário e depende diretamente da demanda, sob a qual não existem mecanismos de controle simples, redundando a uma margem mínima de otimização da oferta necessária. Quanto menor o IPK maior será o desequilíbrio a ser custeado pelo valor da tarifa.

O fato é que as cidades crescem cada vez mais, ampliando as redes de atendimento do transporte público mas com número cada vez menor de passageiros. Mais quilômetros e menos passageiros resultam em baixo IPK que, por sua vez, força para cima o valor da tarifa.

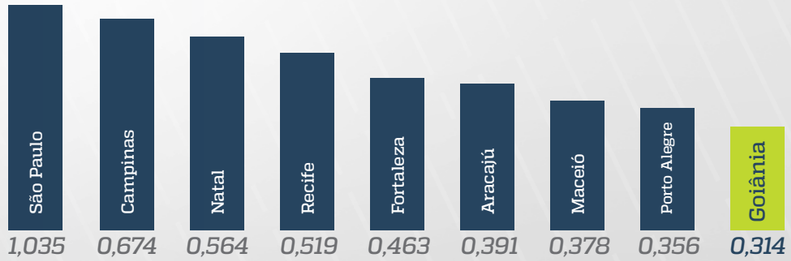
IPK EM GOIÂNIA E NAS DEMAIS REGIÕES

Índice de passageiros por quilômetros



No gráfico a seguir a NTU demonstra o percentual de uso do transporte público em diversas capitais, onde a RMG ocupa uma das piores posições. O comparativo foi feito em abril de 2014 e mostra a relação entre a quantidade de usuários de transporte público e o número de habitantes da região.

PASSAGEIROS/HABITANTES/DIA



Devido ao fato de que na maioria das concessões existe um comprovado desequilíbrio causado por essa queda de demanda, quebras de contrato, infraestrutura viária precária, subsídios cruzados, etc., o Poder Público de algumas regiões tem resolvido esses problemas subsidiando o transporte público, não só pagando ou completando a tarifa de remuneração do serviço de transporte, mas também melhorando a infraestrutura.

A prática do subsídio também busca reaproximar preço e qualidade do serviço prestado, contendo a pressão social resultante do distanciamento destes dois quesitos. Uma prática que demonstra uma tendência de que as cidades passem a praticar uma tarifa com preocupação social, de valor simbólico para o usuário, com complemento do custo pelo Poder Público na remuneração ao prestador de serviços.

Tarifa em Goiânia e nas demais regiões

CIDADE/REGIÃO	ABRANGÊNCIA DO SISTEMA	SUBSÍDIO	TARIFA	OBSERVAÇÃO
Recife (PE)	Sistema Municipal e Intermunicipal Metropolitano	Não	R$ 2,15	Atualizada para R$ 2,40 em 12/01/15
Fortaleza (CE)	Sistema Municipal	Sim	R$ 2,20	Atualizada para R$ 2,40 em 16/01/15
Natal (RN)	Sistema Municipal	Não	R$ 2,35	-
Aracajú (SE)	Sistema Municipal e Intermunicipal Metropolitano	Não	R$ 2,35	Atualizada para R$ 2,70 em 23/12/14
Maceió (AL)	Sistema Municipal	Não	R$ 2,50	-
Porto Alegre (RS)	Sistema Municipal	Não	R$ 2,95	-
São Paulo (SP)*	Sistema Municipal	Sim	R$ 3,00	Atualizada para R$ 3,50 em 06/01/15
São Paulo (SP)	Sistema Municipal	Sim	R$ 3,30	Atualizada para R$ 3,50 em 10/01/15
Goiânia (RMG)	Sistema Intermunicipal Metropolitano	Não	R$ 2,80	-

Como apresentado na planilha, os sistemas de transporte público da cidade de São Paulo, Campinas e Fortaleza – por exemplo, recebem subsídio como forma de conter o valor da tarifa bem abaixo do que seria necessário para o alto custo do transporte. Isto não anula, no entanto, a atualização tarifária periódica.

São números e comparativos que revelam uma crise estrutural ampla, de aspecto nacional, cuja solução vem sendo buscada muito além dos limites da RMG.

PERSPECTIVAS PARA 2015

Lançar perspectivas otimistas quando o próprio mercado e a as projeções futuristas não são animadores, parece devaneio. Mas efetivamente no meio transporte – em especial na RMTC, há uma segurança em relação ao que virá. Todos os limites possíveis para insistir na insustentabilidade do setor já foram atingidos. Para seguir, somente com avanços.

Otimismo ainda pelo fato de que os eventuais impasses mais radicais, a que está sujeito o setor mais sensível do quotidiano urbano, já foram testados de forma dolorida em outras capitais. E com uma conclusão em comum: O problema de transporte é da sociedade e não há solução sem seu engajamento.

Os custos sociais e econômicos de parar uma cidade de 1,5 milhão de pessoas por 15 dias – como aconteceu em Porto Alegre, não interessa a ninguém no país. O impasse institucional entre gestores públicos – como se deu em Curitiba, gera insegurança sobre o município desde a porta da escola até longínquos investidores estrangeiros, como não interessa a nenhuma capital.

Assim, 2015 trará o desafio de se reinventar o transporte público, desde sua forma de custeio até a reconquista do próprio espaço de circulação. Serão postas à mesa duas equações simples no resultado mas complexas na formulação: 1a - Todas ampliações e melhorias no transporte são feitas exclusivamente com os recursos da tarifa. A cidade quer investimento máximo, por um lado e tarifa mínima, por outro! Um dos dois terá de mudar!

2a - Se três carros ou um ônibus ocupam o mesmo lugar no espaço, e todos têm uma só via para o mesmo destino, um dos dois terá que ceder!

Se brasileiros e em especial goianos gostam de receber a fama de alta criatividade e vivacidade suficientes para ver oportunidades na crise, agora terão de fazê-lo por obrigação de ofício – se não por sobrevivência.

Um plano operacional renovado, capaz de enfrentar o novo mundo urbano e apontar caminhos para sua sustentabilidade é o que se espera dos estudiosos e gestores do setor. Um planejamento estratégico para os novos tempos, que supere os impasses institucionais em nome do interesse comum, é o que se cobra do poder concedente junto com suas operadoras concessionárias. Uma discussão sincera sobre a qualidade do transporte que deseja e qual o preço que está disposta a pagar, é a tarefa da sociedade – principalmente da parte organizada.

Posto que um transporte público de qualidade tem altíssimo custo de implantação e operação, a própria sociedade terá que decidir quanto e quem vai pagar pela conta. Visto que transporte público é insubstituível na engrenagem de funcionamento das cidades, elas próprias terão de decidir quando e como querem enfrentar o problema.

Mudadas as condições das cidades, o que é certo é que 2015 começa, mas não termina sem solução. E para acertar o rumo ou reduzir a agonia, o setor operador, sozinho, não faz verão.

4.1 TARIFA & QUALIDADE

DO SERVIÇO DE TRANSPORTE

A tarifa atual no valor de R$ 2,80, é cobrada em toda RMTC com exceção do Eixo-Anhanguera, que pratica desconto de 50% na tarifa através de subvenção suportada pelo Estado de Goiás. Na RMTC a tarifa é responsável pelo financiamento do custeio da produção do serviço de transporte, pelo custeio de Terminais, pela Manutenção do Órgão Gestor e ainda por subvenção a segmentos da população.

Os Custos que compõem a produção das viagens, são formados pelo pessoal de operação, manutenção e administração, pelos gastos com combustível, por custos com peças para manutenção da frota, custos com pneumáticos e despesas com capital para amortização e depreciação da frota, equipamentos e instalações.

Além destes custos adiciona-se os custos de arrecadação, os custos com a gestão de terminais e os encargos tributários e de taxas sobre o faturamento. Os custos de produção são medidos em quilômetros e rateados entre as operadoras de forma proporcional ao número de passageiros transportados.

Sendo assim, a tarifa é resultante do custo de produção por km, pelo passageiro pagante transportado, ou seja, quanto maior for o custo de produção/km ou menor o número de passageiros/km, maior será a tarifa para o usuário.

$$\text{TARIFA}_{RMTC} = \frac{(\text{custos_de_produção}) * \text{Km_rodado}}{\text{passageiros_pagantes_transportados}}$$

Esse modelo surgiu da premissa que o Transporte Público é um sistema auto sustentável e que a tarifa absorve todos os custos. Entretanto essa premissa se mostrou falsa, pois com a queda histórica da demanda e com os aumentos do custo de produção, a tarifa não consegue suportar sozinha estes custos, fazendo assim que os investimentos sejam abandonados e que a qualidade caia, perdendo mais usuários, gerando um círculo vicioso.

AS REGRAS CONTRATUAIS

A tarifa da RMTC é claramente definida pela Deliberação CDTC nº 58 de 24.07.07 nos seus artigos:

"Art.22. § 1º - A "tarifa básica contratual" é aquela fixada no Edital de Licitação e no Contrato de Concessão, que reflete a equação de equilíbrio econômico-financeiro do contrato, tomando como base os estudos realizados pela CMTC.

Art.23. O Edital de Licitação e o Contrato de Concessão disporão sobre a forma de reajustamento da "tarifa básica contratual", com periodicidade anual ..."

E a tarifa deve ser atualizada pela aplicação de 3 fundamentos contratuais:

I. Majoração (Cláusula 22ª dos Contratos) – para amortização dos investimentos diluídos ao longo de 5 anos – já finalizada

II. Reajuste (Cláusula 24ª dos Contratos) – para recomposição das perdas inflacionárias incidentes nos principais insumos e da variação dos parâmetros operacionais (IPKe) ao longo dos últimos 12 meses. Utilizando o seguinte Fator de Reajuste:

Fator de Reajuste = [0,35 x Vd + 0,25 x Vs + 0,10 x Vinpc + 0,30 x Vfgv] ÷ Vipk

V_d = Variação do Óleo Diesel (ANP)

V_s = Variação do Salário do Motorista (Convenção Coletiva de Trabalho)

V_{inpc} = Variação do índice INPC (IBGE)

V_{fgv} = Variação da Coluna 36 da FGV (Revista Conjuntura Econômica da FGV)

V_{ipk} = Variação do IPK equivalente (CMTC)

III. Revisão (Cláusula 25ª dos Contratos) – em razão de ocorrências de eventos excepcionais que modificaram a estrutura de custos do serviço fixada originalmente no Edital e Contrato.

Com isso podemos destacar os seguintes pontos:

1- O reajuste da tarifa não depende de discussão, decisão ou revisão. Ele é contratual, anual, automático e necessário para reequilibrar financeiramente o sistema de transportes, garantindo:

a) A viabilidade do sistema e manutenção da qualidade dos serviços ofertados;

b) O cumprimento do Contrato de Concessão e a manutenção dos investimentos por ele estabelecidos;

c) O custeio dos benefícios tarifários do sistema (gratuidades e meia passagem),

d) O pagamento do sistema metropolitano, onde 4/5 dos usuários são subsidiados com tarifa única, mesmo representando viagens de integração, com longas distâncias e alto custo.

2- O cálculo para reajuste automático considera o custo para transportar um passageiro pagante para cada quilometro rodado. Para isto, basta associar:

a) Quantos passageiros pagam para andar de ônibus

b) Quanto custa o combustível para transportá-los

c) Qual custo dos veículos e sua manutenção...

d) Quanto é cobrado de impostos sobre este serviço

3- O reajuste contratual da RMG apenas corrige desequilíbrios acumulados e não custeia investimentos futuros, já que não se trata de revisão tarifária mas simples correção de valores. Hoje, o sistema RMTC trabalha com seguidos aumentos de combustíveis, aumento de custos com equipamentos e mão de obra, o que torna a correção automática mera equação de reequilíbrio.

4- O custo social do reajuste de tarifas é alto não pelo seu valor ou percentual, mas por distorções na base de remuneração do sistema. Uma minoria sustenta as gratuidades e subsídios e ainda paga impostos para cumprir este papel.

5- O alto custo do transporte poderia ser amenizado com aumento de eficiência no trânsito. O usuário paga pela perda de velocidade nas ruas, pela falta de prioridade ao transporte coletivo, pelo alto grau de subsídio ao transporte individual, pela cobrança de impostos sobre combustíveis, equipamentos e serviços.

GLOSSÁRIO

BRT – (Bus Rapid Transit) sigla que significa ônibus de trânsito rápido. É um sistema de transporte público baseado na segregação de via exclusiva para operação de transporte no qual há uma série de características que permitem maior velocidade operacional, veículos de maior capacidade (articulados), maior velocidade de embarque, etc.

** Um exemplo com algumas características desse tipo de serviço na RMTC é o Eixo Anhanguera em sua extensão entre os terminais Padre Pelágio e Novo Mundo. A limitação do espaço na pista não permite, no entanto, pontos de ultrapassagem além de não ter sido implantado com características de via expressa, através da supressão de cruzamentos e diminuição dos pontos de parada.*

BRS – (Bus Rapid Service) sigla que significa ônibus de serviço rápido. Caracteriza corredores de ônibus onde exista certa priorização do transporte público com características que conferem maior qualidade se comparadas a corredores onde o transporte individual domina o espaço.

** Um exemplo desse tipo de corredor na RMTC é o Corredor Universitário. Sua faixa preferencial de ônibus, fiscalização eletrônica, otimização da estrutura de embarque demonstraram ser possível – nestas condições, maior velocidade operacional.*

Cartão Integração – é um cartão com chip, identificado com nome e foto do titular, pessoal e intransferível, que dá direito a trocar de ônibus fora do terminal sem precisar pagar duas passagens.

** O Cartão Integração é característica própria da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo – a única do país com unificação tarifária que permite um certo benefício social aos usuários que viajam maiores distâncias e por maior tempo. A integração com tarifa única é um diferencial da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo já que em todas as demais capitais a tarifa é proporcional à distância viajada.*

Citybus - é um serviço complementar de caráter especial, com adoção de tarifa diferenciada. Trata-se um veículo tipo micro-ônibus com ar-condicionado e internet, no qual os usuários viajam somente sentados.

**Em Goiânia o Citybus se mantém de forma deficitária já que esta opção diferenciada de transporte não foi capaz de concorrer com a cultura de ascensão social e individualização do uso do espaço público representado pelo automóvel.*

Demanda – Refere-se a quantidade de validações (viagens) do bilhete ou cartão nos validadores nos terminais e nas plataformas do Eixo Anhanguera (este último não utilizado neste estudo) e embarcados nos ônibus.

Receita – recursos provenientes da prestação de serviços do transporte público relacionados ao pagamento da tarifa pelos usuários pagantes.

Transporte acessível – veículo que pode ser utilizado por qualquer pessoa, inclusive por aquelas com mobilidade reduzida.

Transporte alternativo – serviço de transporte de passageiros prestado sem a autorização ou concessão por parte do Poder Público, o qual, dessa forma, não possui instrumentos suficientes para fiscalizar e punir infrações.

IPK - (Índice de Passageiros por Quilômetro) é o resultado da divisão da demanda pela quilometragem total (operacional somada à ociosa) percorrida. O IPK é o principal indicador de mensuração de produtividade de um sistema de transporte coletivo e a sua variação está diretamente relacionada ao fator de renovação da demanda por linha.

Tarifação Temporal - instituída pela Resolução Nº 079 de 07 de julho de 2013 - consiste na implantação do benefício de integração tarifária aos usuários da RMTC portadores dos cartões Sitpass no qual poderão no intervalo de 2 horas e 30 minutos, fazer até 3 validações sendo que só a primeira é cobrada.

** O modelo de tarifação temporal mostrou-se eficiente quanto ao ganho em tempo de viagem para integrações fora dos terminais bem como capaz de diminuir a pressão para embarque e desembarque dentro dos terminais. A autoridade pública, no entanto, não atentou para os custos de sua implantação, causando um desequilíbrio suficiente para a interrupção do serviço por decisão do Poder Judiciário.*

RMTC – Rede de serviços de transporte público urbano de passageiros da Região Metropolitana de Goiânia (RMG), constituída pela capital do Estado de Goiás e 18 municípios, composta por agentes públicos e privados:

- ***CDTC*** - Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos da Região Metropolitana de Goiânia: órgão colegiado máximo na concessão dos serviços de transporte público e formulação das políticas públicas do setor;

- ***CMTC*** - Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos: Exerce a missão de entidade gestora pública da RMTC, cabendo-lhe o gerenciamento, o controle e a fiscalização tanto da operação como da infraestrutura do serviço;

- ***CRMTC*** - Consórcio da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (Consórcio Rmtc), que representa a atuação conjunta e consorciada das concessionárias privadas na operação da Central de Controle Operacional (CCO), na prestação do Serviço de Informação Metropolitano – SIM, e nas atividades de gestão, operação e manutenção dos Terminais de Integração da RMTC;

- ***Concessionárias:*** Rápido Araguaia Ltda., HP Transportes Coletivos Ltda., Viação Reunidas Ltda., Cootego – Cooperativa de Transportes do Estado de Goiás, e a estatal Metrobus Transporte Coletivo S.A., responsáveis pela produção e execução dos serviços ofertados na RMTC, conforme Concorrência CMTC nº 01/2007;

- ***SETRANSP*** - Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Goiânia: Entidade sindical representativa das concessionárias e agente responsável pela arrecadação tarifária da RMTC utilizando bilhetagem eletrônica integrada por meio do Sistema Inteligente de Tarifação de Passagens – Sitpass.

Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Goiânia - Setransp

Qualquer parte desta publicação pode ser reproduzida, desde que citada a fonte.
Todos os direitos desta edição estão reservados ao Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Goiânia.

SETRANSP

Alameda Irany Alves Ferreira, nº 220, Setor Aeroporto.
Goiânia - GO - CEP: 74075-290
Telefone: (62) 3237-3800

SETRANSP

Alameda Irany Alves Ferreira, nº 220, Setor Aeroporto.
Goiânia - GO - CEP: 74075-290
Telefone: (62) 3237-3800