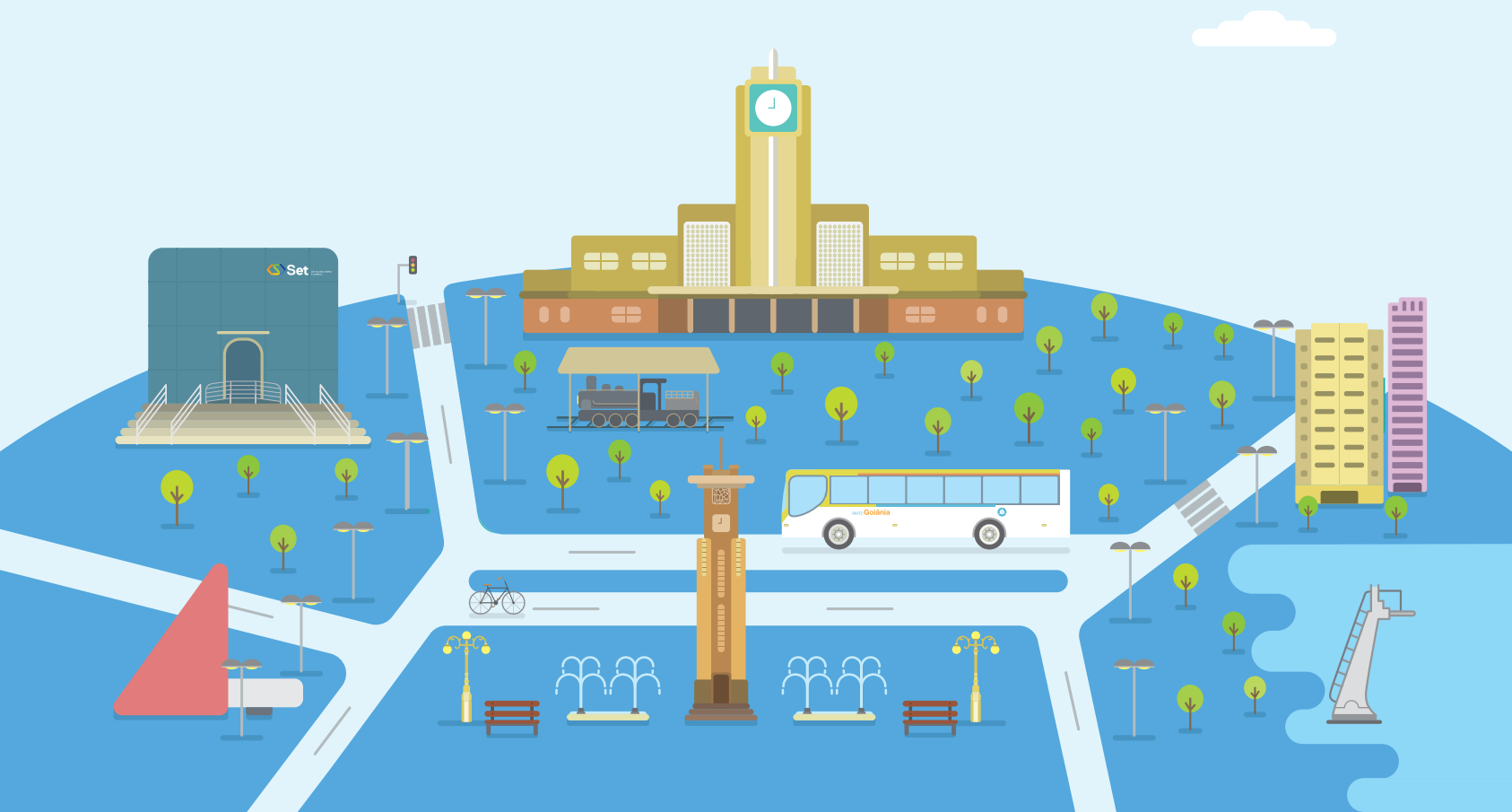




ANUÁRIO 2015

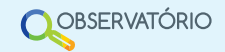


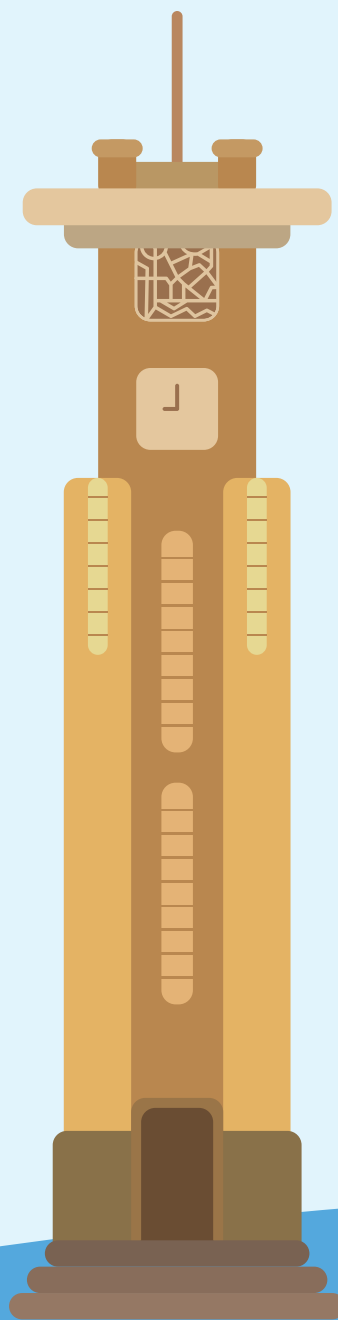


ANUÁRIO 2015



Um mundo melhor
e coletivo.





FICHA TÉCNICA

Sindicato das Empresas de
Transporte Coletivo Urbano
de Passageiros de Goiânia

Presidente:
Décio Caetano

Vice-Presidente:
Leomar Avelino
Adriano Oliveira

Produzido por:
Poliana Leite
Marcos Villas Boas
Gestores e colaboradores do
Set e do Consórcio Rmtc.

Palavra do Presidente

O ano de 2015 será certamente lembrado como um passo atrás para a economia brasileira mas também como um choque de alerta sobre o caminhar de todos os negócios e projetos. O desequilíbrio das contas públicas que consomem inadmissível fatia do PIB brasileiro, promoveu muito mais que a retração do crédito. Trouxe um período de encolhimento da produção, do emprego e da renda que certamente induzirá a um 2016 voltado para a “reengenharia” de todo modo de produção.

Para o setor de transportes, em especial, esta crise de conjuntura apenas se juntou a uma outra crise estrutural que desde o começo da década vem desenhando um dos momentos mais difíceis para o transporte público em todo o Brasil. O ambiente de insustentabilidade do serviço, que se agrava com o adensamento do trânsito e espraiamento das cidades, só não causou um colapso precoce por conta de um esforço de gestão sem precedentes e dos refinanciamentos sucessivos de déficit.

Mesmo que haja uma insolvência geral dos serviços públicos, o setor de transportes vem de um dos maiores equívocos históricos que o tornou o mais desafiador dos problemas contemporâneos. O país construído para o automóvel percebe, a duras crises, a inviabilização das cidades que clamam agora por soluções do transporte público. O mesmo transporte público que há décadas vem

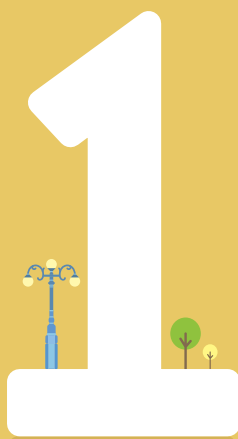
sendo deixado de lado, sem estrutura, investimentos ou, no mínimo, prioridade.

O problema é que as operadoras de transporte, em todos os cantos do país, foram levadas a uma insolvência sem comparativos que coloca em dúvida sua própria capacidade de reagir ao clamor público. Depois de décadas perdendo demanda, velocidade, competitividade e até crédito financeiro, as empresas entraram em 2016 sem perspectiva de encerrar 2015.

Na Região Metropolitana de Goiânia, em especial, como última metrópole de tarifa unificada do país, as concessionárias tentam se reorganizar para o futuro, cientes de que o modelo ruiu. Nenhum negócio subsiste com crescente perda de competitividade, incapacidade de investimento e até sumiço da freguesia.

2015 portanto acabou se transformando em um grande ensaio para o que tem de ser 2016. Depois da resistência testada ao limite – e até acima dele, as concessionárias de serviço público de transporte coletivo da Região Metropolitana de Goiânia só poderão responder ao clamor popular por qualidade e mobilidade se finalmente forem resgatadas para um novo ambiente institucional em que fique bem claro: Transporte Público é coisa séria e deve ser priorizado porque o interesse é de todos.

Décio Caetano
Presidente do Set



APRESENTAÇÃO

Pág. 08



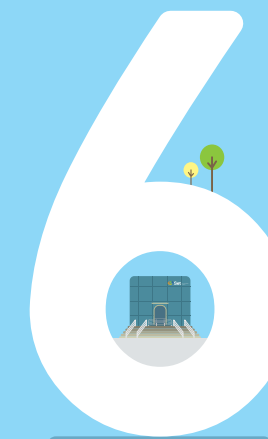
MARCOS
HISTÓRICOS

Pág. 10



2015
EM ANÁLISE

Pág. 32



2015
DESTAQUES

Pág. 34

SMA
Pág. 35

INFRAESTRUTURA
Pág. 36

TRANSPORTE
METROPOLITANO
Pág. 38

SUMÁRIO



2015
EM FATOS

Pág. 16



2015
EM DADOS

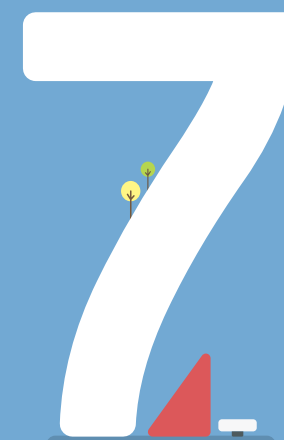
Pág. 24

DEMANDA
Pág. 25

FINANCIAMENTO
Pág. 27

SEGURANÇA
Pág. 29

CAMPANHA
FRAUDE
Pág. 31



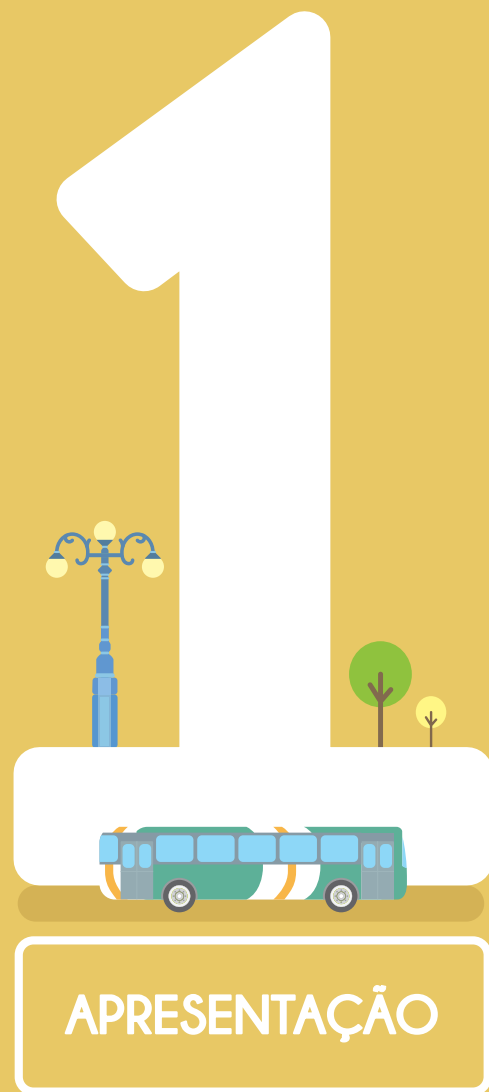
PERSPECTIVA
2016

Pág. 42



CURIOSIDADES

Pág. 44



Registros do setor de transporte público

Nada está acontecendo por acaso e nenhum novo caminho existirá sem a experiência do que passou. Por isto, o conhecimento e interpretação do que gerou a situação presente representam a capacidade de entender e interferir no processo de transformação pelo qual passa o setor de transportes públicos coletivos. Este anuário é uma resposta à necessidade de registrar esses fatos, cronológica e politicamente revelados.

Mais que um registro histórico, trata-se de uma sistematização de fatos, números e suas consequências que são, em síntese, a experiência adquirida pelo setor.

O Anuário 2014 iniciou o registro da história da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo de Goiânia - RMTc, elaborado com dados reais coletados durante a operação do serviço, por quem opera o serviço. Ao registrar de forma sistemática e analítica os mais relevantes fatos, movimentos, desafios e transformações do setor de transporte, contribuiu para formação de conceitos e disse-

minação de conhecimento sobre a realidade do setor. O resultado é este canal aberto de comunicação institucional que apresenta à sociedade uma visão realista, transparente e fundamentada da história da RMTc.

O Anuário 2015 vem para consolidar esse propósito, convidando a sociedade a participar desse processo de reflexão sobre a visão sistêmica criada a partir dos registros de mais um ano de operação. Por isso, essa edição destaca os acontecimentos de anos anteriores de forma resumida e os acontecimentos mais recentes de forma ilustrada para que nos auxilie na recuperação das lembranças e sensações, transportando-nos no tempo, e assim, naturalmente, confrontando o passado com o presente.

Além disso, o Anuário 2015 traz conceitos, dados e descrições sobre assuntos que foram destaque durante todo o ano: segurança, tarifa, infraestrutura, crise e sistema metropolitano. O propósito é fornecer o subsídio necessário para análises, reflexões e até mesmo pesquisas.

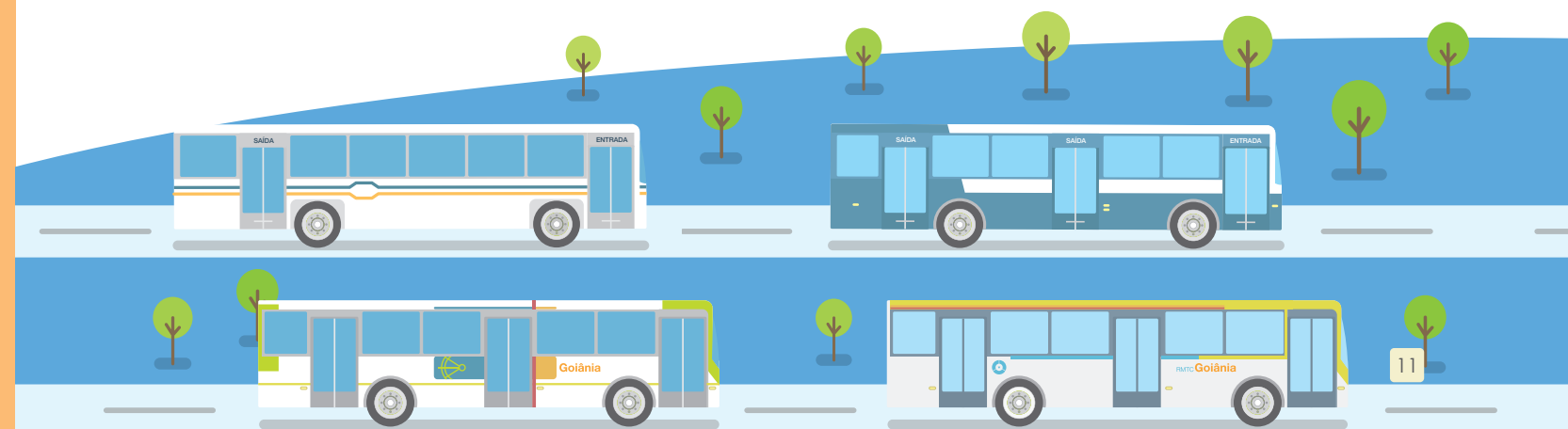
Por fim, esta edição também relata a renovação de postura ilustrada pela nova marca do Set, mais focada na conscientização sobre a conservação da cidade, a importância da mobilidade, o conceito de coletivo em prol da vida em sociedade.





Rememorando

Em quatro décadas, os acontecimentos que marcaram a RMTc bem definem o que representa hoje sua estrutura e sua relação com a sociedade. São marcos importantes que influenciaram decisões políticas, impactaram na operação dos serviços de transporte e fizeram a história do Sistema de 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 pública que presta serviço de transporte coletivo.

1998

Implantação do Sistema Inteligente de Tarifação de Passageiros – **Sitpass** e, conseqüentemente, fim da venda à bordo.

Reconstrução do **Eixo Anhanguera**, com veículos de maior capacidade atendendo o eixo leste oeste.

2000

Surgimento do **transporte alternativo**, operado por terceiros e não autorizados pelo poder público.

2002

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.

2004

Início da **subvenção estadual** aos passageiros do Eixo Anhanguera.

2005

Aplicação de **tarifa única** para o serviço de transporte público da RMTc.

2006

Renovação da frota de ônibus.

Implantação do **transporte acessível** (frota de ônibus com elevadores para cadeirantes).

2008

Novo Contrato de Concessão – Divisão, por licitação, em 5 lotes, com três empresas privadas (Rápido Araguaia, HP Transportes e Viação Reunidas) uma cooperativa de motoristas (Cootego) e uma empresa pública (Metrobus).

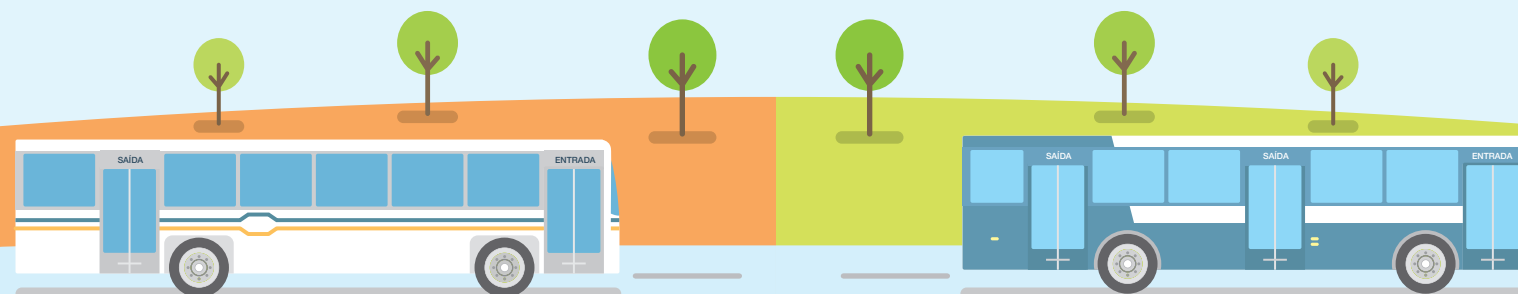
Criação do **Consórcio Rmtc**.

Renovação da frota de ônibus.

Criação do SIM - **Serviço de Informação Metropolitano**.

12

13



2009

- | Início de funcionamento da **Central de Controle Operacional - CCO**.
- | Início da operação do **Citybus**, serviço diferenciado de transporte público.
- | Reinauguração dos **terminais Cruzeiro e Garavelo**.
- | Lançamento do **Cartão Integração**.

2011

- | Implantação do **corredor BRS Universitário**.
- | Conclusão da reforma dos **terminais Araguaia e Vila Brasília**, em Aparecida de Goiânia.

2012

- | Criação do **Ponto a Ponto** - Índice de Medição da Fluidez do Trânsito e do Transporte.
- | Reforma, construção e **reinauguração de oito terminais**: Parque Oeste, Isidória, Bandeiras, Vera Cruz, Recanto do Bosque, Senador Canedo, Maranata e Goiânia Viva.
- | Implantação do **Cartão Fácil**.

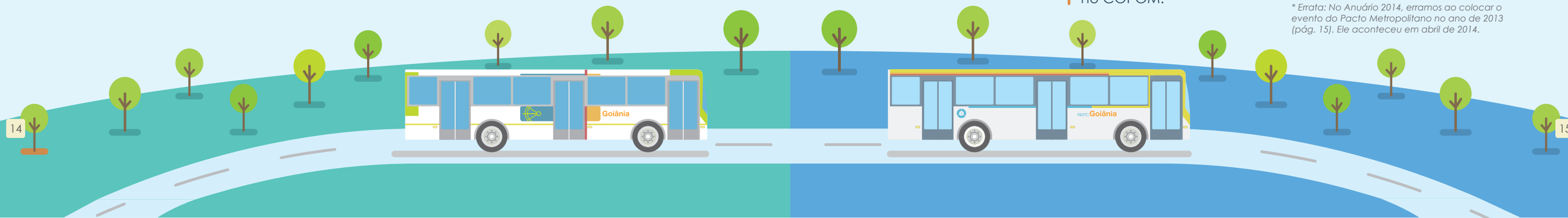
2013

- | Implantação do **Programa Ganha Tempo** – 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 (junho).
- | **Redução unilateral da tarifa** de transporte público de R\$ 3,00 para R\$ 2,70.
- | Início da implantação do **corredor BRS da T-63**.
- | **Paralisação dos motoristas da empresa Viação Reunidas** em setembro e dezembro, em protesto pelo atraso no recebimento dos salários.
- | Reinauguração do **Terminal Veiga Jardim**.

2014

- | Decisão judicial impondo o fim do **Programa Ganha Tempo** e condicionando sua reimplantação à definição de fonte de recursos.
- | Proposta de ***Pacto Metropolitano pela Qualidade no Transporte**.
- | **Manifestações** que resultaram em deprecação de 85 ônibus.
- | Início da implantação do **Passe Livre Estudantil**.
- | Implantação do projeto de **Extensão do Eixo Anhanguera**.
- | Lançamento do **“Tá na Mão”**, serviço de perdidos e achados da RMTC.
- | Instalação do posto da **Central de Segurança de Transportes** no COPOM.

** Errata: No Anuário 2014, erramos ao colocar o evento do Pacto Metropolitano no ano de 2013 (pág. 15). Ele aconteceu em abril de 2014.*





Principais acontecimentos de 2015

Depois de tantos eventos públicos ocorridos em 2014 em todo o Brasil, com impactos tão fortes na operação, o ano de 2015 trouxe à tona evidências dos problemas pelos quais passa o transporte público urbano e metropolitano na capital (como no Brasil) com novos reflexos sobre o presente e o futuro do serviço.

02 FEVEREIRO

No início do mês de fevereiro as concessionárias do transporte protocolaram na CMTc, através do SETRANSP, uma solicitação de **revisão de tarifa** baseada no desequilíbrio financeiro causado pela não assunção das gratuidades por parte do governo dos municípios e do Governo do Estado de Goiás. No dia 11/02 a AGR realizou a oitiva nos cálculos e no dia 13/02 a CDTC homologou a majoração de R\$2,70 para R\$ 3,30 a partir de 5h de 16/02/2015.

01 JANEIRO

Mais uma etapa da implantação do **corredor preferencial da Av. 85** foi finalizada. Foram instalados equipamentos de fiscalização eletrônica em 6 cruzamentos, realizada pintura de faixa preferencial e alterados tempos semafóricos com distribuição de material educativo para adaptação às mudanças implementadas.



No dia 20, uma **manifestação contra o reajuste**, iniciada na Praça Universitária, seguiu para a praça da Bíblia onde a tentativa de obstruir o terminal de passageiros causou confronto com a polícia. Os manifestantes quebraram placas de sinalização e radares eletrônicos ao longo da Avenida Universitária, depredaram uma agência do Banco do Brasil, que fica na 5ª Avenida e tombaram um carro de uma emissora de TV.

Outra manifestação, esta por atraso de linhas retidas no trânsito, resultaram no **fechamento do Terminal da Praça A**, impactando na operação de outras 12 linhas. Os reflexos foram sentidos em praticamente toda a rede.

As obras do **corredor T-7** foram iniciadas, com 10,4km de extensão e perspectivas de conclusão em 12 meses.

03 MARÇO

Atraso nas linhas devido lentidão no trânsito motivaram manifestações no Terminal Praça A com agravamento e disseminação do problema de **retenção das linhas alimentadoras**.

Manifestações políticas também marcaram o mês de março com **impacto sobre a operação de transporte**. Ativistas da CUT em defesa da Petrobrás (sexta -13/03) e manifestação contra a corrupção no Governo Federal (domingo -15/03), causaram alto e baixo impacto sobre o transporte, respectivamente.



A Metrobus substituiu, na operação do Eixo Anhanguera, os **vigilantes das plataformas** por funcionários comissionados da empresa em função de fiscalização, com impacto negativo sobre a segurança dos terminais.

É disponibilizada a versão beta do aplicativo de celular **SIM RMTc**, ferramenta de pesquisa, informação e orientação ao usuário sobre o funcionamento da rede de transportes.

Realizada a **ampliação da Rede POS** (Point of Sale) de 480 para 2 mil pontos de recarga de cartões Sitpass.

04 ABRIL

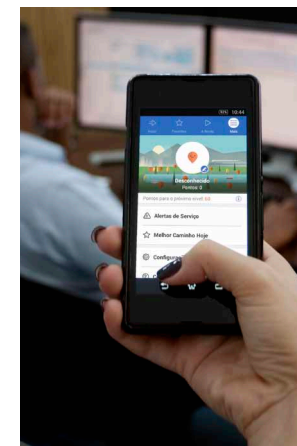
70 novos ônibus, adquiridos pela empresa HP Transportes, com atuação no Arco Sul da RMTc, começam a operar em 130 linhas, com impacto sobre a qualidade e a segurança do serviço, incluindo equipamentos CFTV embarcado (vigilância por câmeras).

Ônibus elétrico da BYD, 100% movido a energia elétrica entra em operação de teste por 30 dias na linha 025. Pesquisa entre os usuários revelou aprovação para o motor silencioso e a emissão zero de poluentes mas reprovação à menor quantidade de assentos e à existência de apenas uma porta para desembarque.



05 MAIO

Feriado de aniversário de Aparecida de Goiânia confirmou **redução de demanda** do transporte público, no dia 11, com reflexos em grande parte da rede.



Protesto de ativistas da CUT contra o projeto de lei de terceirização da gestão escolar bloqueou a saída dos veículos da Metrobus na manhã do dia 29 e afetou a operação de outras linhas da RMTc.

Foi lançado em Goiânia o Moovit, **aplicativo gratuito de mobilidade urbana** existente em vários países,

com dados fornecidos pela RMTc, a informações sobre trajetos das linhas, terminais, pontos de parada, tempos de viagem, etc.

06 JUNHO

A Prefeitura de Goiânia e o Consórcio Rmtc inauguraram o **Parklet** na rua 137, espaço público que ocupa vagas de estacionamento para incentivar o convívio social e a melhoria da paisagem urbana, estimulando práticas para melhor mobilidade.



Mais uma vez disponibilizado **serviço 24 horas no transporte** envolvendo a região de Trindade desde o início das festividades do Divino Pai Eterno em Trindade.

Novos impactos negativos no transporte em datas diversas de junho, causados por **manifestações** esparsas de professores da rede pública de ensino, registradas principalmente no campus UFG e na região do centro administrativo.

07 JULHO

Passa a valer a proibição, sujeita a multas de infração gravíssima, de **invasão de corredores preferenciais** dos ônibus, de acordo com nova lei do Código de Trânsito Brasileiro.

Nova lei do CTB também passa a multar motoristas que fizerem cobrança de tarifa com o veículo em movimento.

Iniciadas as obras da ciclovia do **corredor T-7** e as obras do **BRT Goiás Norte Sul**.

O Eixo Anhanguera recebe o **projeto Literatura no Eixo**. Um sarau ambulante organizado pela prefeitura de Goiânia que leva poesia, música, performances e livros para os usuários do Eixo Anhanguera.

08 AGOSTO

Início de implantação da **Rede Nerópolis**, que passou a contar com três linhas alimentadoras, uma

linha eixo e um ponto de conexão, melhorando o atendimento da região.

Canteiros de obras impactam na vida dos goianos. Obras do **BRT Goiás Norte Sul** avançam pela avenida Goiás, com retirada de árvores. Obras do **corredor T-7** interditam trecho da avenida, alterando trajetos das linhas de ônibus.



Manifestantes protestam no domingo 16 contra a corrupção. O movimento aconteceu em várias cidades do país e em Goiânia seguiu da Praça Tamandaré pela Av. 85 até a Polícia Federal.

09 SETEMBRO

A CMTC aprovou a **Extensão do Eixo Anhanguera - Linha 001**, conforme Acordo Operacional firmado em 2014 entre a Metrobus e demais Concessionárias do Transporte Coletivo.

Alterações operacionais para eliminar linhas em sobreposição foram implantadas nos **subsistemas GO-060 e GO-070**.



Protesto na Extensão do Eixo Anhanguera reprisa veículos e possibilita **destruição sequencial de ônibus articulados**. CMTC decide ceder e cancelar operação tronco-alimentada planejada para o trecho.

Implantação de nova linha trouxe benefícios aos usuários que se deslocam entre as regiões sul e noroeste da capital. A **linha 009** interligou os terminais Padre Pelágio e Isidória, com redução no tempo de viagem.



Concluída a instalação das **ATMs** (automatizadas) para recarga de cartões Sitpass. Agora são 63 ATMs operando em todas as plataformas e terminais da RMTC.

10 OUTUBRO

Como iniciativa de **combate à fraude** no sistema, o Set limita o uso do Cartão Fácil a 4 viagens por dia. Grupos de interesse sobre a excepcionalidade acionaram o Procon, que estabeleceu acordo para aumento individual de limite para 6 viagens por dia.

A **Semana de Prevenção de Acidentes** de Trabalho, promovida pelo Consórcio Rmtc junto com as operadoras levou aos terminais de integração orientações de cuidados com a saúde, exames de glicemia, aferição de pressão e corte de cabelo.

A semana do "saco cheio", entre os dias 13 e 15, juntamente com o dia do funcionalismo público, feriado em algumas repartições públicas, **impactaram diretamente na demanda do transporte público coletivo**.

Operação especial atende estudantes que utilizam o transporte público para realização das provas do **Enem**, com 44 veículos adicionais.

Lançamento da versão mobile do **Site Sitpass** facilita a vida do usuário de transporte.

É implantado o **Programa Nota 10**, que reconhece e premia motoristas que praticam ações de combate à evasão de receita dentro dos ônibus do transporte coletivo.

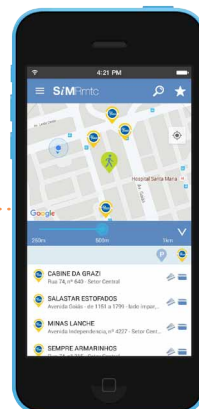
Entregue à população de Nerópolis o novo terminal de integração, completando a última fase de **implantação da Rede Nerópolis**.



Disponibilização do **aplicativo Sim Rmtc** com a versão mobile do site RMTc e todos os serviços de planejamento, controle, acompanhamento de horários, trajetos e serviços da RMTc.

Acesso ao **arquivo de óbitos** pelo Sitpass possibilita bloqueio de mais de 17 mil cartões ainda ativos de forma fraudulenta.

Projeto Educativo nas Escolas, CATRA – Consciência além da Catraca, é iniciada no Colégio Estadual Edmundo Rocha, em um trabalho conjunto realizado por todas as operadoras da RMTc, estimulando reflexão dos estudantes de Ensino Fundamental e Médio sobre sua contribuição para um bom transporte público coletivo.



11 NOVEMBRO

Operação excepcional atende os usuários de transporte público no **feriado de finados**, com linhas especiais disponibilizadas nas áreas próximas aos cemitérios da região metropolitana.



12 DEZEMBRO

Operação Natal da OVG utilizou 200 ônibus do sistema em parceria firmada entre governo e empresas do transporte público da RMTc.

Manifestações, obras, chuvas e congestionamentos nas regiões de comércio **impactaram na operação do transporte** em vários pontos da cidade: setor sul, Praças Cívica e do Trabalhador, Campinas, etc.

Apresentação do **Coral da HP** leva cultura para os terminais Bandeiras e Cruzeiro.



Alteração na configuração viária da **Praça do Relógio** impacta em seis linhas do sistema.

Operação Bom Dia Cidadão é realizada pela Polícia para a segurança dos usuários do transporte público.

Ônibus sem catraca circulam em Goiânia, como parte da campanha contra a evasão e apresenta

resultados surpreendentes de consciência da população (94%).



Justiça apreende, por ação contra atraso no pagamento, 295 veículos do transporte coletivo, causando impacto direto na operação do serviço de transporte na RMTc durante três dias.

Paralisação da Polícia dissemina medo na população e aumenta a sensação de insegurança dentro do transporte público.

Novo atendimento aos domingos nos Arcos Sul e Oeste visam melhorias para o sistema.

Set lança sua nova marca focada no conceito de coletivo.





Demanda da RMTc

Em 2015 os indicadores da RMTc sofreram queda significativa, principalmente em relação à demanda do serviço. Ao contrário dos anos de incremento na procura, como 2008 e 2011, a partir de 2013, a demanda da RMTc iniciou um ciclo de reduções anuais que se evidenciaram de forma rápida.

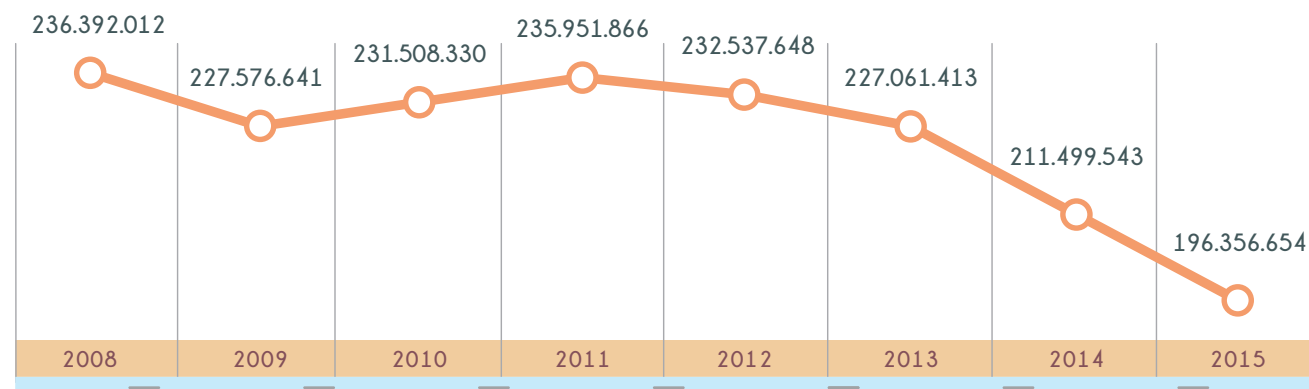
Na origem do problema, em 2012, o equívoco histórico de dar prioridade ao transporte particular atingiu seu ápice. O Governo Federal se aliou à indústria automobilística e zerou o IPI sobre os carros novos, num período de torneiras abertas para o crédito a longo prazo. De cada 100 passageiros de transporte público, uma média de 6 desembarcaram em alguma concessionária em 2012 e nunca mais voltaram.

Em 2013, a política pública para o setor cometeu novo equívoco, ordenando o chamado “populismo tarifário” e congelando as tarifas por imposição unilateral e não contratual. Como consequência, a defasagem tarifária iniciou um novo ciclo vicioso. E assim, houve nova perda de demanda em função da queda na qualidade do serviço causada pela suspensão de investimentos por parte das concessionárias (como substituição de frota, por exemplo).

Em 2014 agravou-se a perda de eficiência do sistema com maior adensamento do trânsito e aumento das distâncias pelo espraiamento urbano. Também nesse período, a crise econômico-financeira já influenciava os hábitos de consumo da população, o que se agravou em 2015 a partir da oficialização dos dados e da onda de reposições tarifárias represadas pelo ambiente eleitoral.



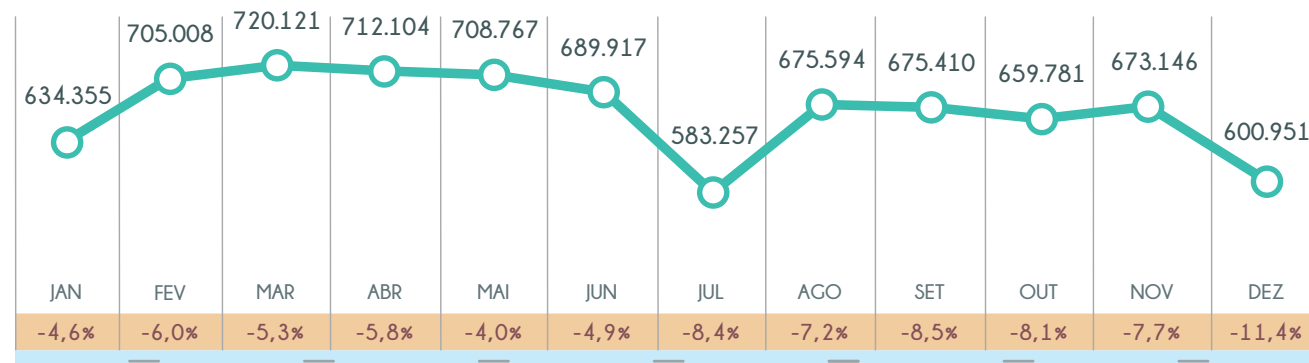
Demanda anual da RMTC desde 2008



Fonte: Sitpass

Em 2015, na RMTC, a demanda do transporte público variou 7,15% NEGATIVOS em relação ao ano anterior. Analisando apenas a demanda média por dia útil a cada mês, evidenciou-se uma queda progressiva que chegou ao final do ano a um índice de 11,4% de queda na demanda, no comparativo de dezembro/15 com dezembro/14.

Demanda média de dias úteis em 2015



Fonte: Sitpass

A quantificação proporcional do gráfico traduz que foram realizadas, em dezembro de 2015, 77 mil viagens a menos que no mesmo mês de 2014. Uma realidade que não é exclusiva de Goiânia e sua rede Metropolitana. Dados publicados pela NTU, em 2015, mostram queda de 300 mil passageiros por dia no sistema de transporte por ônibus considerando estudo baseado em nove capitais.

A queda de demanda não é uma perda comercial, mas social. A fuga de passageiros do transporte público representa crescimento das opções individuais de mobilidade, com consequente adensamento do trânsito e iminente inviabilização dos centros urbanos. Sua reversão não está ligada a interesses das concessionárias de transporte, mas à sustentabilidade do próprio serviço público e da mobilidade urbana.

A única maneira de reverter o processo de abandono do transporte coletivo é torná-lo afetivamente atrativo. A oferta de serviço de qualidade, com pontualidade, conforto e velocidade, já surtiu efeito em comunidades mais experientes como dos países europeus.

Vias preferencias ou exclusivas, infraestrutura voltada para o transporte de massa e, principalmente, prioridade para o que é coletivo, são soluções desejáveis para a reversão do desanimador quadro urbano. As cidades preparadas para o individual já agonizam horas por dia no trânsito lento e reclamam por alguma luz que aponte um caminho menos dispendioso e estressante.

Financiamento do transporte

A política de tarifas, que é um dos elementos para reversão no quadro de sucateamento do transporte merece, no entanto, uma avaliação mais aprofundada. Os grandes centros brasileiros passaram muito tempo limitando os investimentos à capacidade de pagamento do próprio usuário ou ao valor da tarifa "sustentável". Enquanto a sociedade e o meio político não perceberam a necessidade de separar preço e qualidade, não foi possível avançar.

Em 90% das capitais brasileiras se deu um amadurecimento da sociedade que hoje aprova subvenção pública para pagar a diferença entre a tarifa ideal e a remuneração necessária para os investimentos. Uma metrópole como São Paulo já investe quase R\$2 bilhões ao ano para complementar a tarifa necessária ao sistema, sempre muito acima da tarifa cobrada do usuário.

Em Goiânia, o transporte público é exclusivamente remunerado pela tarifa. E ainda, Goiânia é a última capital do Brasil a repassar para o usuário o valor integral das gratuidades, a gestão dos terminais, os custos da arrecadação e até as despesas do poder fiscalizador. Um quadro que deixa a capital de Goiás com menos condições de investimentos que as demais metrópoles brasileiras.

MUNICÍPIO	ABRANGÊNCIA	VALOR DO SUBSÍDIO (R\$)	PERIODICIDADE	ATUALIZADO EM:
Campinas	Municipal	17.895.383,19	Anual	2014
Campo Grande	Municipal	700.000,00	Mensal	2014
Vitória	Intermunicipal Metropolitano	0,547/ <small>passageiro catracado</small>	Decendial	2015
Florianópolis	Municipal	1,3 milhão	Quinzenal	2015
São Paulo	Municipal	1,9 bilhão	Anual	2014

Fonte: NTU

Outra análise importante é sobre o valor relativo das tarifas praticadas pelas capitais. Ao contrário do que se pensa, a tarifa da RMTG Goiânia não está entre as mais altas do país. Considerando que em Goiânia foi adotada uma tarifa única para 18 cidades da região metropolitana, todas as demais capitais contam com remuneração superior em função de valores estabelecidos proporcionalmente às distâncias percorridas.

MUNICÍPIO	ABRANGÊNCIA	TARIFA ANTERIOR (R\$)	TARIFA ATUAL (R\$)	ATUALIZADO EM:	REAJUSTE (%)
Campinas	Municipal	3,50	3,80	03/01/2016	8,60%
Campo Grande	Municipal	3,00	3,25	19/11/2015	8,30%
Vitória	Municipal	2,40	2,70	24/01/2016	12,50%
Vitória	Região Metropolitana	2,45	2,75	10/01/2016	12,20%
Florianópolis	Municipal	3,10	3,50	03/01/2016	12,90%

Fonte: NTU

Os dados desta tabela, no entanto, se associados aos gráficos anteriores, trazem duas análises possíveis de reflexão: 1) O valor absoluto da tarifa não é o único determinante para a sustentabilidade do serviço. 2) Em nenhum lugar do país (ou do mundo) a capacidade de pagamento do usuário é suficiente para manter a operação e bancar os investimentos em qualidade.

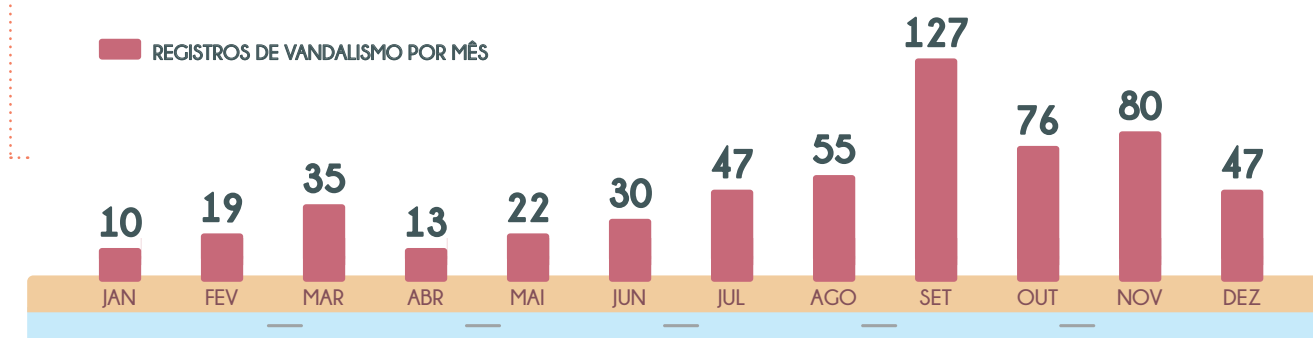
tes educacionais, brigas por regulamentações, inflação, desemprego, violência, criminalidade e corrupção.

Vidros e portas quebrados, ônibus queimados e pinchados causaram prejuízo ao transporte com reflexos diretos para a população. O veículo destruído de hoje é o que falta amanhã e num ciclo vicioso a atitude do vandalismo cai no colo da própria comunidade.

Segurança

Pequenas atitudes de corrupção também causaram prejuízo que, no conjunto de um ano, representaram perdas para todo o sistema. Pular a catraca, passar por baixo, utilizar cartão de outra pessoa que possua benefício são ações que encarecem o valor da tarifa que é resultado dos custos de transporte dividido pelo número de passageiros pagantes. Na avaliação do SET, se houvesse pagamento de todos os usuários, incluindo gratuidades, o sistema seria sustentável com uma tarifa 25% menor do que a praticada.

Um fator de "evasão" de receitas registrado como significativo em 2015 foi o **alto índice de vandalismo** sobre os equipamentos de uso coletivo, embalados pela escolha do transporte como alvo fácil e impune de quaisquer forma de protesto destrutivo. O ônibus atravessou o ano como alvo predileto de movimentos sociais, disputas esportivas, deba-



Fonte: Consórcio RMTG

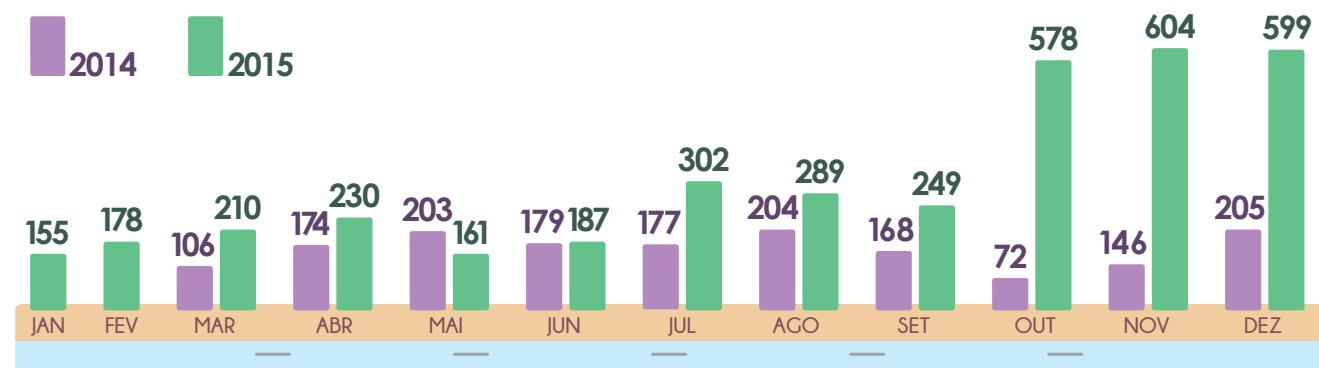
Diante desses dados, a RMTc iniciou campanha para dar entendimento à população quanto à gravidade dessas pequenas ações corruptivas. Com o mote “Sem jeitinho, o Brasil tem jeito”, a campanha chamou atenção não somente para os crimes ocorridos dentro do sistema de transporte, mas em todos os lugares, como subornar um agente de trânsito, falsificar o ingresso de um show ou passar na cancela do pedágio sem pagar.

Além do aspecto educativo da campanha, a RMTc avançou sobre as iniciativas coercitivas, firmando parceria com o Secretaria de Segurança Pública em busca de melhorar a situação de insegurança vivida pelos passageiros do transporte público. Foi montado pela STR – Gestão de Segurança do Transporte do Consórcio Rmtc, um posto avançado no COPOM dedicado a receber e dar consequência às denúncias feitas por usuários ou condutores do transporte público. Esse posto tem acesso às câmeras ins-

taladas nos ônibus, contato de rádio com todos os veículos da RMTc e recebe pelo WhatsApp mensagens de usuários com suspeitas ou relatos de crimes em andamento.

A parceria resultou no aumento da presença policial no cotidiano do transporte público, o que inibiu crescimento de roubos, furtos e assédio contra passageiros além de maior segurança aos motoristas. De forma gradual também iniciou-se uma reversão no sentimento de impunidade em relação aos crimes praticados no ambiente coletivo, diminuindo as facilidades para a prática de delitos.

Ao notar maior presença de vigilância e punição, os usuários do transporte também alteraram em parte o tradicional comportamento permissivo e/ou conivente, passando a denunciar e a reclamar mais, o que revelou, em 2015, um **aumento considerável no número de acionamentos**, comparados a 2014.



30 Fonte: Consórcio RMTc

Como uma espécie de termômetro da violência urbana, o transporte público também passou a experimentar reflexos da crise econômica sobre a vida urbana, com crescimento de ações de furto, roubo e assaltos. Entre 2014 e 2015, foram 4 mil acionamentos a mais, e a maioria das queixas são de motoristas ou encarregados de terminais denunciando roubos, assédios, agressão física. Mais de 50% das denúncias são sobre agressão verbal e física ao profissional motorista.

Campanha contra a fraude

Em novembro de 2015, a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTc), com o apoio da Secretaria da Segurança Pública e Administração Penitenciária de Goiás (SSP-GO), lançou oficialmente a Campanha ‘Fraude no transporte coletivo é golpe. E acerta bem no seu bolso’.

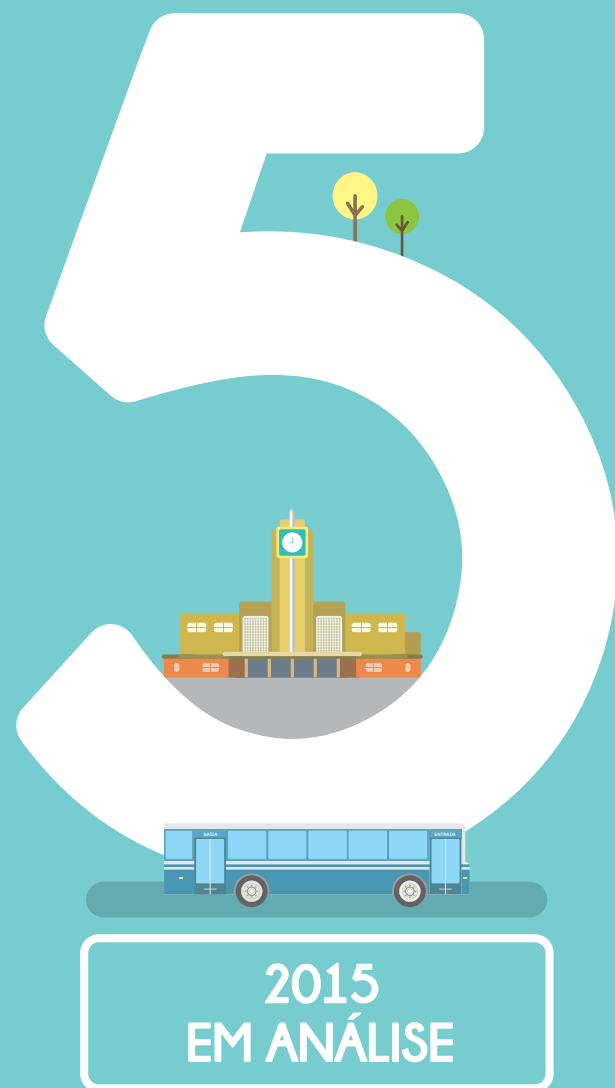
Com caráter educativo, a campanha tem como objetivo conscientizar a população sobre a importância da utilização adequada dos cartões de Passe Livre e Escolar e também sobre as implicações legais diante das fraudes documentais, como a falsidade ideológica, com multa e reclusão de um a cinco anos.

Dados de 2015 mostram que o sistema é fraudado 14,6 milhões de vezes por ano. Os tipos de fraudes constatadas são uso de Passe Livre ou Passe Escolar por terceiros, pular ou passar debaixo da catraca e a comercialização indevida de bilhetes com desconto exclusivo.

Além das implicações legais, as fraudes provocam prejuízos anuais de R\$ 40,9 milhões ao sistema de transporte coletivo. Por essa razão, o intuito da campanha também é conscientizar os clientes do transporte coletivo de que são os maiores prejudicados quando isso acontece, pois as ações de fraudes contribuem para o aumento da passagem e dificulta a melhoria no serviço prestado.



31



O modelo RMTC

Em 2008, quando foi realizada a licitação para as atuais concessões do transporte público, um modelo de “negócio” foi concebido pelas operadoras credenciadas de forma a entregar uma operação de qualidade, como preconiza a concessão pública. Seriam 5 anos de forte investimento com período subsequente de sustentação para remuneração do capital investido e novamente retomada de investimentos para uma sequência de ciclos que tornassem o modelo sustentável.

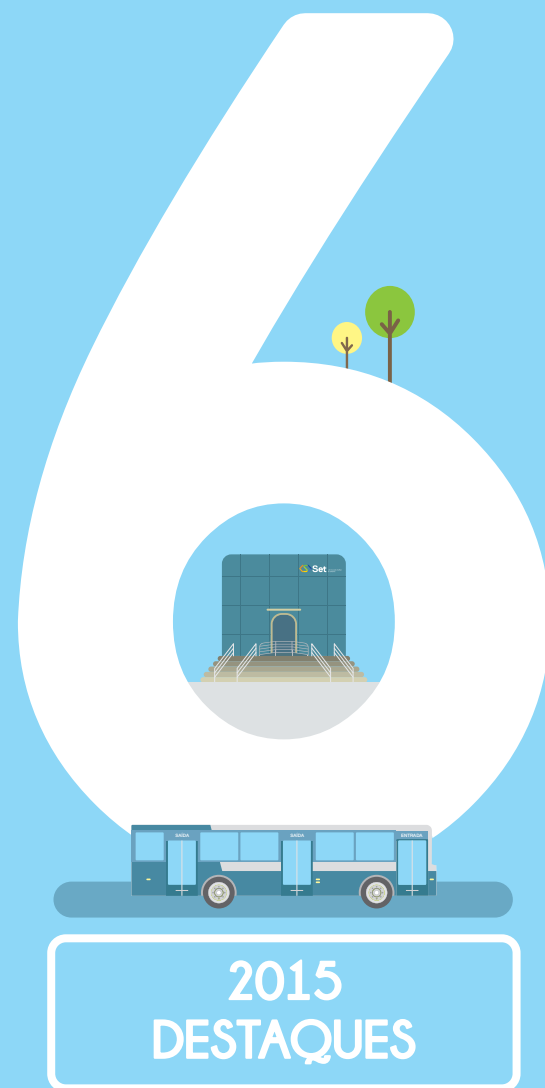
De fato, investimentos como a renovação da frota, montagem de uma das mais modernas Centrais de Controle Operacional do país e implantação de sistemas de informação, padronização de terminais, tecnologia de ponta e gestão especializada foram realizados até 2013. Foi quando a pressão política interveio no setor e provocou, em todo o país, um período de tarifas artificiais deficitárias. Este histórico levou o ano de 2015 a um dos momentos mais sensíveis e imprevisíveis do transporte público metropolitano de Goiânia.

Em meio à desconfiança nacional sobre a capacidade de recuperação do estrago, o setor de transportes perdeu o último recurso com o qual financiava o déficit: acabou-se o crédito. Fecharam-se as portas. Transporte Público de Passageiros passou a ser atividade de risco proibitivo, na avaliação do sistema financeiro.

O ano de 2015 para a RMG consolidou o que pode ser a falência de um modelo baseado no conceito metropolitano onde os atores não são bem definidos, a tarifa artificialmente unificada e a eficiência operacional totalmente inviabilizada pelo domínio do trânsito nos espaços públicos. Foi o ano em que concessionárias sólidas exauriram seu esforço de gestão, perderam capacidade de pagamento e caíram na malha da inadimplência.

O quadro de crise econômica com incapacidade financeira e fragilidade institucional trouxe, no entanto, a mais importante reflexão de 2015: É preciso repensar o modelo de transporte público com base na nova realidade sócio-econômico-política. A viabilidade do setor não interessa apenas ao capital investido mas ao interesse de uma sociedade acuada em busca de um modo de se movimentar.

Mais que uma reflexão, o susto 2015 trouxe avanços na consciência pública que já tolera o debate sobre priorização do coletivo. Também mostrou progresso das iniciativas públicas que começam a investir na infraestrutura de transporte. E trouxe, por fim, a lúcida percepção de que transporte público não se sustenta quando baseado exclusivamente em tarifa. É um conjunto de fatores que nasce, sobretudo, da unidade social em torno do coletivo.



SMA - Pelo interesse público

A maior transformação no sistema operacional da Região metropolitana de Goiânia se consolidou em 2015. Desde o avanço da Metrobus sobre as **extensões leste e oeste do Eixo Anhanguera**, um novo sistema se consolidou com base na maior veia de fluxo de pessoas e serviços da região, entre trindade, Goiânia e Senador Canelo. O Sistema Metropolitano Anhanguera passou a desafiar as operadoras a uma integração forçada pelo interesse público e, por consequência, sob grande sensibilidade política.

O que era área de operação alimentadora, levando passageiros aos terminais, passou a se caracterizar como eixo, alterando o fluxo da demanda, a lógica da operação e as necessidades de investimento. Metrobus, Viação Reunidas, Cootego e Rápido Araguaia passaram por pressões de todo tipo até finalizar o ano quebrando o maior paradigma desde a implantação metropolitana: O Governo (através da operadora estatal) decide se integrar ao sistema e sair da operação cotidiana. Foi a última das estatais do transporte, em todo o Brasil, a perceber que o poder público deve formular, traçar políticas e fiscalizar, mas deixar para o mercado a profissionalização operacional.



Infraestrutura cresce com nova mentalidade

Um dos maiores progressos de 2015 foi o engajamento da iniciativa pública aos desafios do transporte público. Segundo dados da prefeitura de Goiânia “[está sendo realizado o maior investimento em mobilidade urbana da história de Goiânia.](#)” O BRT Goiás Norte-Sul – em obras, vai interligar a região Noroeste de Goiânia, a partir do Terminal de Integração Recanto do Bosque, à região Sul, no Terminal de Integração Cruzeiro do Sul, na divisa com Aparecida de Goiânia, com atendimento direto a 148 bairros de Goiânia e Aparecida, beneficiando cerca de 120 mil usuários por dia.

Outro bom sinal vindo da Prefeitura foi o enfrentamento do [debate público sobre a necessária prioridade ao coletivo.](#) Foi projetada – e vem

sendo implantada ao poucos, uma malha de corredores preferenciais de ônibus que terá 46,5 quilômetros e integrará 66 linhas do transporte coletivo, beneficiando diariamente mais de 600 mil usuários por dia útil.

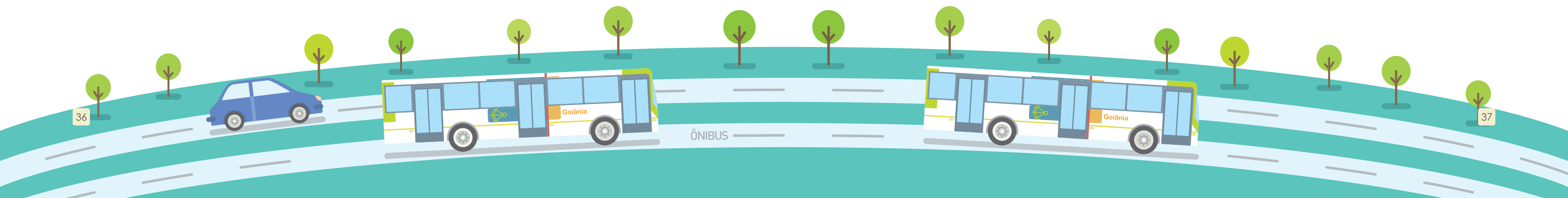
Ao todo serão construídos seis corredores preferenciais, nas avenidas 85, T-7, T-9, Independência, 24 de Outubro e T-63 (que terá a complementação da obra), que vão garantir agilidade ao transporte coletivo, fluidez e segurança para o trânsito. Estas obras vão receber investimentos na ordem de R\$ 145,3 milhões oriundos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) – Pacto pela Mobilidade, do Governo Federal e Tesouro Municipal.

Também estão na prancheta do município diversos projetos de recapeamentos, ciclovia, calçadas acessíveis, abrigos de ônibus, sinalização, semáforos, fiscalização eletrônica, iluminação e câmeras de segurança.

CORREDORES PREFERENCIAIS

	CORREDOR T-7	CORREDOR 85	CORREDOR T-63	CORREDOR 24 DE OUTUBRO	CORREDOR INDEPENDÊNCIA	CORREDOR T-9	BRT GOIÁS NORTE-SUL
EXTENSÃO	10,5 km	7,2 km	6 km	3,4 km	6,7 km	3,1 km	21,8 km
INVESTIMENTO	R\$ 30.899.857,55	R\$ 22,5 mi	R\$ 17,7 mi	R\$ 10,8 mi	R\$ 21,5 mi	R\$ 40,8 mi	R\$ 242,4 mi
STATUS	Previsão de Entrega 10/2016	Licitação Concluída	Licitação Concluída	Licitação Concluída	Licitação Concluída	Licitação Concluída	Previsão de Entrega 11/2016

Fonte: CMTc



Como a transformação do espaço metropolitano impacta o transporte coletivo na RMG?

Erika Cristine Kneib

Fórum de Mobilidade da Região Metropolitana de Goiânia

O espaço metropolitano está em constante crescimento e transformação. A dinâmica urbana ocorre em diversos âmbitos - social, econômico ou espacial - majorando os desafios de planejamento e gestão urbana e metropolitana, que precisam acompanhar tais alterações.

As cidades da Região Metropolitana de Goiânia (RMG) também passam por este processo. Todavia, o crescimento espacial das cidades na RMG, desassociado de um processo de planejamento integrado, tem levado ao fenômeno conhecido como espraiamento urbano, no qual a cidade "espalha-se espacialmente", geralmente de forma não planejada, monofuncional, sem infraestrutura e com baixas densidades (ver ilustrações).

A dinâmica socioespacial e econômica da região metropolitana impacta seus municípios. As soluções de interesse comum devem ser estrategicamente articuladas no espaço metropolitano, visando o desenvolvimento regional e municipal, de forma integrada. De acordo com a Constituição do Estado de Goiás, o transporte é uma função pública de interesse comum, juntamente com a ocupação e uso do solo.

Contudo, a maneira dispersa como o solo tem sido ocupado na Região Metropolitana tem impactado diretamente - e cada vez mais negativamente - o sistema de transporte público metropolitano. Mas como isso acontece?

O sistema de transporte público coletivo na RMG é organizado em uma rede denominada Rede Metropolitana de Transportes Coletivos - RMTc. É integrado, do tipo tronco alimentado, no qual eixos de maior demanda são alimentados por linhas com veículos de menor capacidade. É um sistema com inúmeras vantagens para os usuários e para a operação, pois permite racionalizar o sistema, dimensionar a frota conforme os eixos e a demanda, melhorar a articulação da rede, oferecendo mais opções de viagens, além de maior capilaridade e acessibilidade. A desvantagem deste sistema é que em alguns casos existe a necessidade de realizar transbordo para troca de veículos, o que deve ser minimizado no planejamento da rede.

Além da integração operacional, o sistema de transporte da RMG possui uma política tarifária que adota uma tarifa única metropolitana (fato

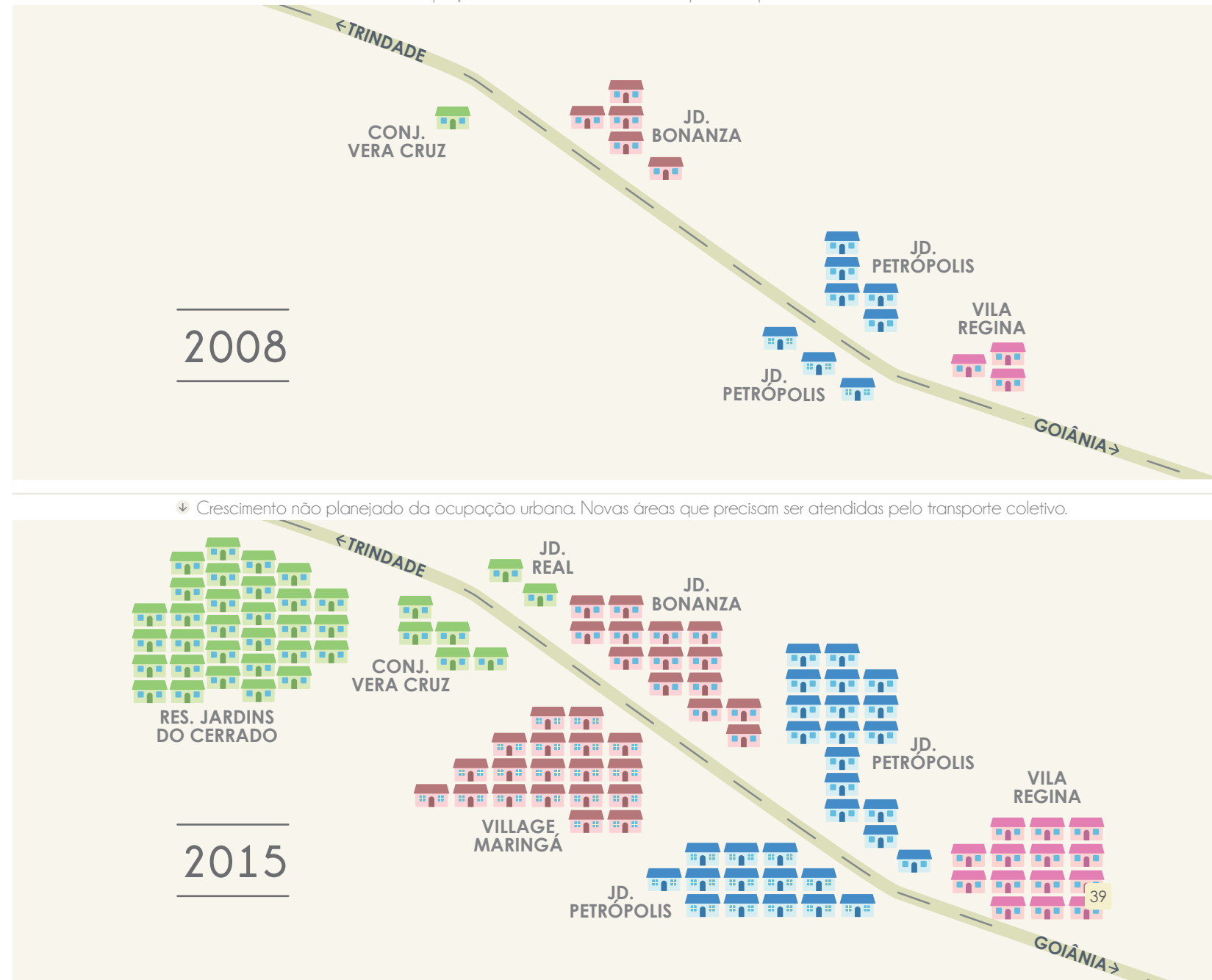
GO-060

↓ Ocupação urbana e áreas atendidas pelo transporte coletivo.

2008

↓ Crescimento não planejado da ocupação urbana. Novas áreas que precisam ser atendidas pelo transporte coletivo.

2015

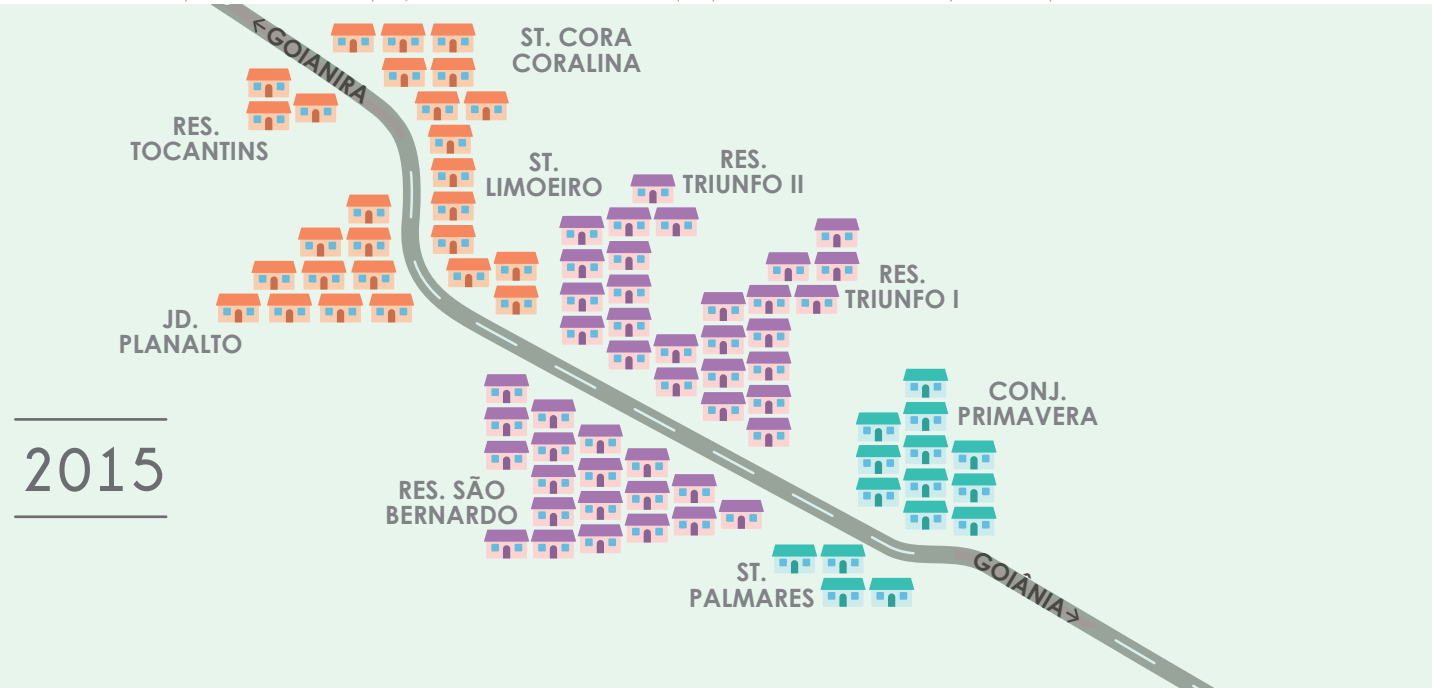


GO-070

↓ Ocupação urbana e áreas atendidas pelo transporte coletivo.



↓ Crescimento não planejado da ocupação urbana. Novas áreas que precisam ser atendidas pelo transporte coletivo.



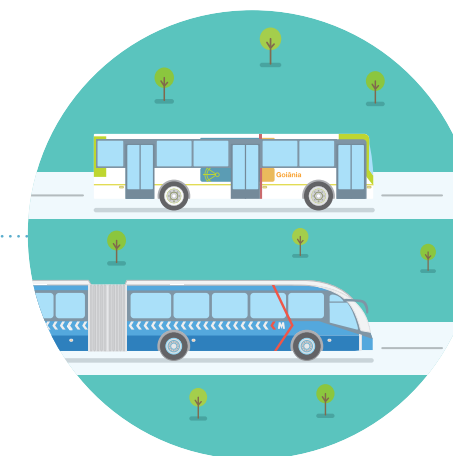
único no País), fomentando deslocamentos a longas distâncias, entre municípios da RMG. No caso de alguns municípios conectados pelo Eixo Anhanguera - como Trindade, Goianira e Senador Canedo - o usuário conta com um subsídio tarifário governamental e paga somente metade do valor da tarifa (única) para se deslocar até a capital.

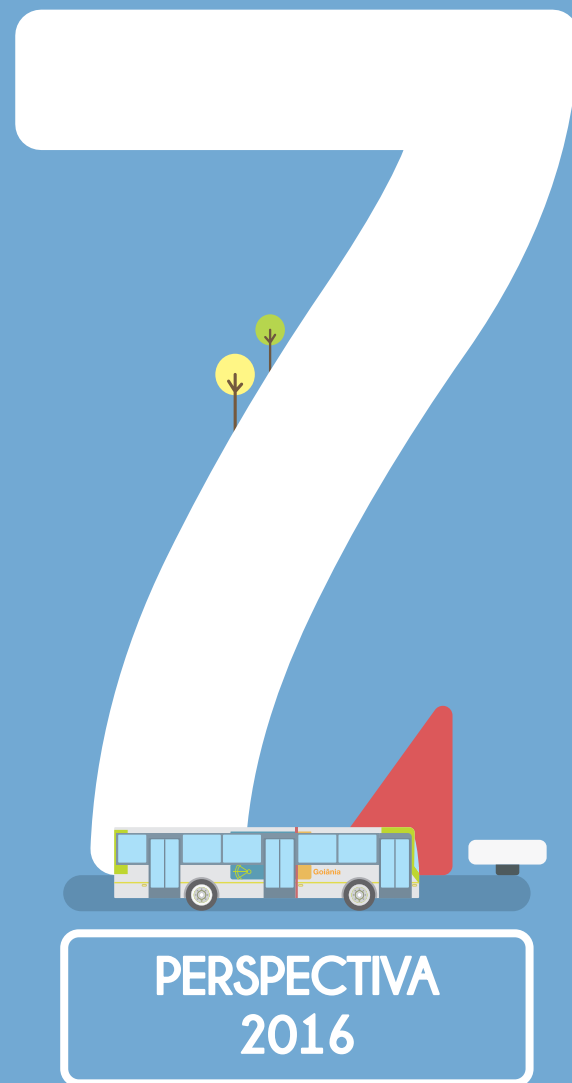
Quando instituída, a tarifa única metropolitana objetivava constituir um benefício social para o usuário morador da região metropolitana, assim como um elemento potencial para a integração e o desenvolvimento equilibrado dos municípios da RMG. Todavia, não foi isso que aconteceu. Aliada ao espraiamento metropolitano e à ausência de integração metropolitana, a tarifa única tem contribuído para favorecer a dispersão metropolitana, e por consequência encarecer a infraestrutura; enfraquecer as economias locais; e prejudicar diretamente o sistema de transporte coletivo, ao elevar o custo do serviço e prejudicar a qualidade dos percursos mais curtos, como os que acontecem dentro dos municípios. Ou seja, neste cenário de diversos impactos negativos associados, a tarifa única metropolitana merece ser repensada e reavaliada.

Em suma, o crescimento e a dispersão urbana das atividades nos municípios da RMG, somados à ausência de um processo integrado de planejamento metropolitano (como determina o Estatuto da Metrôpole) e a uma tarifa única metropolitana, têm levado a uma situação de insustentabilidade. Estamos produzindo um “Entorno de Goiânia” in-

sustentável para os municípios e para a região o que pode vir a inviabilizar o sistema de transporte público coletivo integrado, hoje existente.

Conforme destacado anteriormente, o transporte coletivo, enquanto solução de interesse comum, deve ser estrategicamente articulado no espaço metropolitano, visando a melhoria da mobilidade, assim como o desenvolvimento regional e municipal. É necessário que os municípios integrantes da RMG somem esforços, dividam responsabilidades e passem a planejar suas políticas de uso e ocupação do solo considerando os impactos que estas geram na região metropolitana e nos sistemas de transporte. Só assim é possível iniciar um processo de reversão do círculo vicioso que hoje se encontra a relação entre dispersão urbana e sistema de transporte coletivo, e caminhar rumo à uma região capaz de sustentar-se - ambientalmente, economicamente e socialmente - com ênfase nos aspectos socioespaciais e de mobilidade urbana.





O ano da reinvenção

O ano de 2016 será muito exigente com o transporte público. Cobrará uma reengenharia completa que corrija os erros passados e seja capaz de enfrentar os desafios futuros. Um ano de pura reinvenção de um sistema que já teve seu auge inovador, mas que atingiu, de forma meteórica, o fundo das possibilidades de subsistência dentro do atual modelo.

Politicamente, a Região Metropolitana de Goiânia terá de ser repensada de forma a conservar suas conquistas sem se deixar naufragar na própria orfandade. Ao Estado e aos municípios envolvidos na representação do órgão máximo do setor - a CDTC, não será mais permitida a indiferença que os levou a se reunir uma única vez em um ano conturbado como 2015 (assim mesmo para tratar exclusivamente de tarifa).

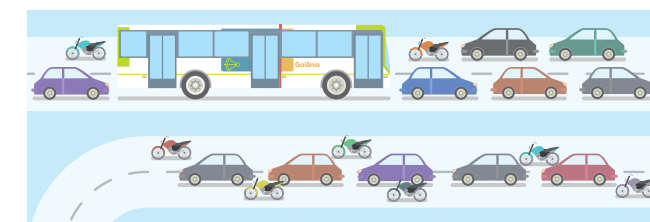
Economicamente, o transporte terá que ser respeitado. Uma metrópole paga caro por uma mobilidade ineficiente e aumenta de forma visível o custo na indústria, no comércio e no emprego. O transporte de pessoas de forma coletiva terá de ser percebido como fator de competitividade das empresas, das cidades e do país.

Financeiramente, o modelo terá que ser repensado para dar sustentabilidade - além da mínima, de forma a avançar na construção de um sistema eficiente. Manter o transporte da RMG como

único do Brasil sem qualquer subsídio público e ainda onerará-lo com gestão de terminais, custo de gratuidades e sustendo do órgão fiscalizador, há de se revelar incoerente e autofágico.

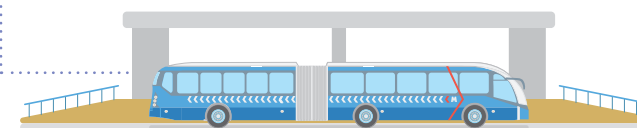
Operacionalmente o transporte público terá de ser reposicionado. Até mesmo para os optantes do transporte individual não haverá espaço sem uma alternativa atrativa e eficiente que retire carros das ruas e destrave o cotidiano do trânsito. Dar prioridade, velocidade, pontualidade e praticidade ao transporte público já não são mais interesse exclusivo das concessionárias, mas uma exigência da sociedade.

Por fim, culturalmente, o transporte público de passageiros da Região Metropolitana de Goiânia precisa ser adotado pela comunidade, desde a autoridade máxima até o mais esporádico viajante. Tratar o tema como problema de empresário e virar as costas para o engessamento urbano, não é mais um simples caso de indiferença, mas uma atitude lesiva ao interesse da comunidade. Nesta e nas próximas gerações.





A linha que transportou mais passageiros em 2015 na RMTC foi a **linha 001** – Eixo Anhanguera, são 92 mil validações nas plataformas do Eixo a cada dia útil. Ela possui, quase 8 vezes mais passageiros que a linha 002 - Pq. Atheneu/ Centro/ Rodoviária, a segunda no ranking.

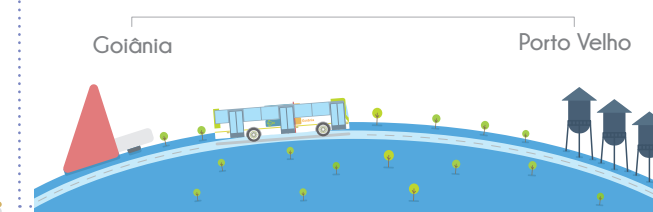


Entre 2014 e 2015, foram realizadas 1,5 milhão de validações a menos no sistema. Se todas as pessoas que deixaram de utilizar o ônibus passassem a realizar seus deslocamentos de carro, hoje seriam **6 mil carros a mais** ocupando as vias públicas na região metropolitana. Significa redução da mobilidade.



Em 2015 o **Sitpass** completou 17 anos de funcionamento ininterrupto. Em todo esse tempo foram personalizados e distribuídos 3,5 milhões de cartões Sitpass, mais que o dobro da população de Goiânia.

As linhas da RMTC utilizam **2.376,96 km** de vias públicas. É praticamente a distância entre Goiânia e Porto Velho – RO se fosse realizada apenas uma viagem. E se essa viagem fosse realizada por um ônibus a 80km/h, então seriam 12 dias de deslocamento.



Com o aumento de 6 mil carros, haveria também um aumento de **113 mil toneladas de CO2** emitidos na atmosfera anualmente. Quanta poluição! Para compensar essa emissão de gases e impedir o aquecimento global causado por esse aumento, seria necessário plantar quase mil árvores.*



Goiânia foi a primeira cidade do Brasil a utilizar um **Smart Card (Cartão Inteligente) no transporte**. Até então, eram utilizados bilhetes de papel comum impresso em gráfica para validar as viagens.

*Fonte: cálculo adaptado de Iniciativa Verde em <http://www.iniciativaverde.org.br/calculadora/index.php#coletivo>

UM
MUNDO
melhor
é
COLETIVO



SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS DE GOIÂNIA - SET
Qualquer parte desta publicação pode ser reproduzida, desde que citada a fonte.
Todos os direitos desta edição estão reservados ao SET.



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

