

IV SEMINÁRIO DE TRANSPORTES MULTIMODAIS DE MINAS GERAIS



IV Seminário de Transportes Multimodais de Minas Gerais

O TRANSPORTE PÚBLICO
E A
MOBILIDADE URBANA



Juiz de Fora
nov / 2004

SUMÁRIO

O TRANSPORTE PÚBLICO E A MOBILIDADE URBANA

- UM PERFIL DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO
 2. A CRISE DO TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA
 3. A IMPOSIÇÃO DO BARATEAMENTO DA TARIFA
 4. ALGUMAS ALTERNATIVAS DE MELHORIA

- UM PERFIL DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO POR ÔNIBUS**

FROTA	115 MIL	ÔNIBUS
DEMANDA DIÁRIA	55 MILHÕES	PASSAGEIROS
DEMANDA ANUAL	14 BILHÕES	PASSAGEIROS
POPULAÇÃO ATENDIDA	122	HABITANTES

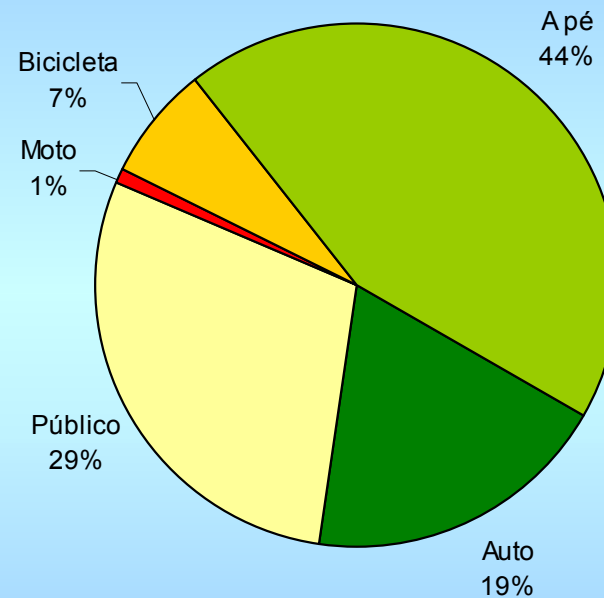
MILHÕES

...demanda em queda !

...tarifa em alta !

DIVISÃO MODAL DO TRANSPORTE URBANO

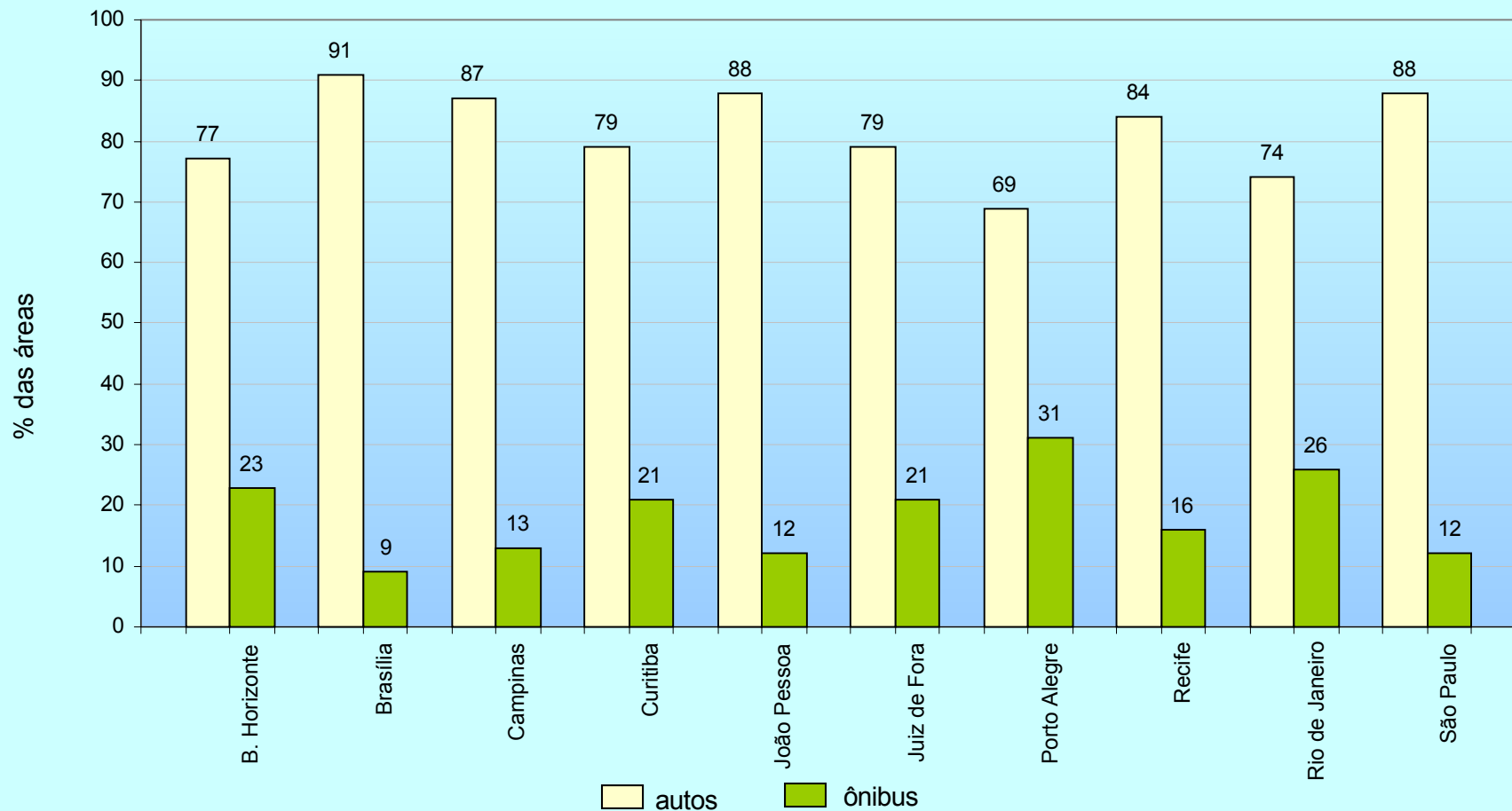
Transporte Urbano e Metropolitano de Pessoas, Brasil, 2000



Viagens por dia: 200 milhões

Fonte: ANTP
14º Congresso de Transporte e Trânsito
Vitória / ES - 2003

PROPORÇÃO DE USO DA VIA POR MODO

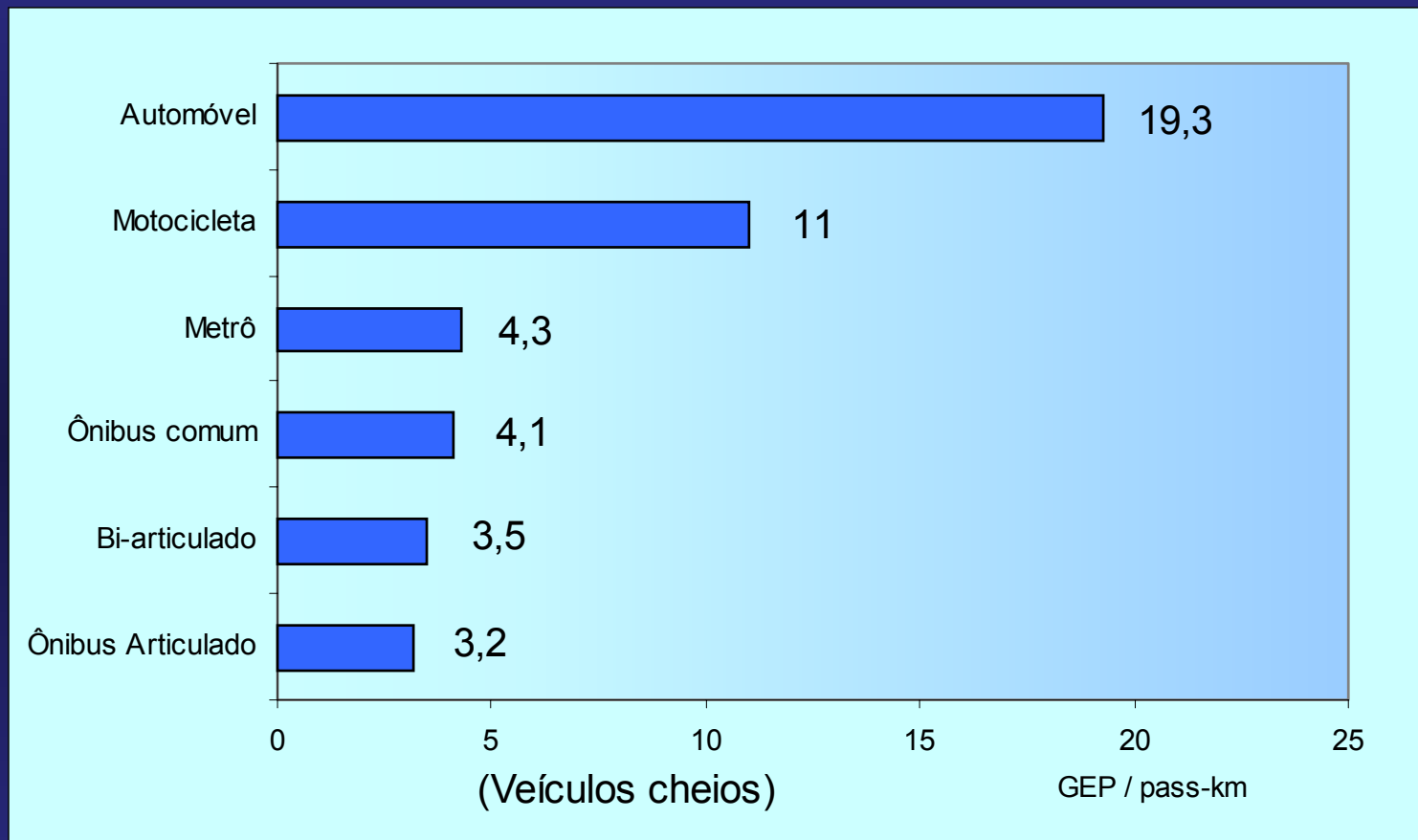


Fonte: ANTP

14º Congresso de Transporte e Trânsito

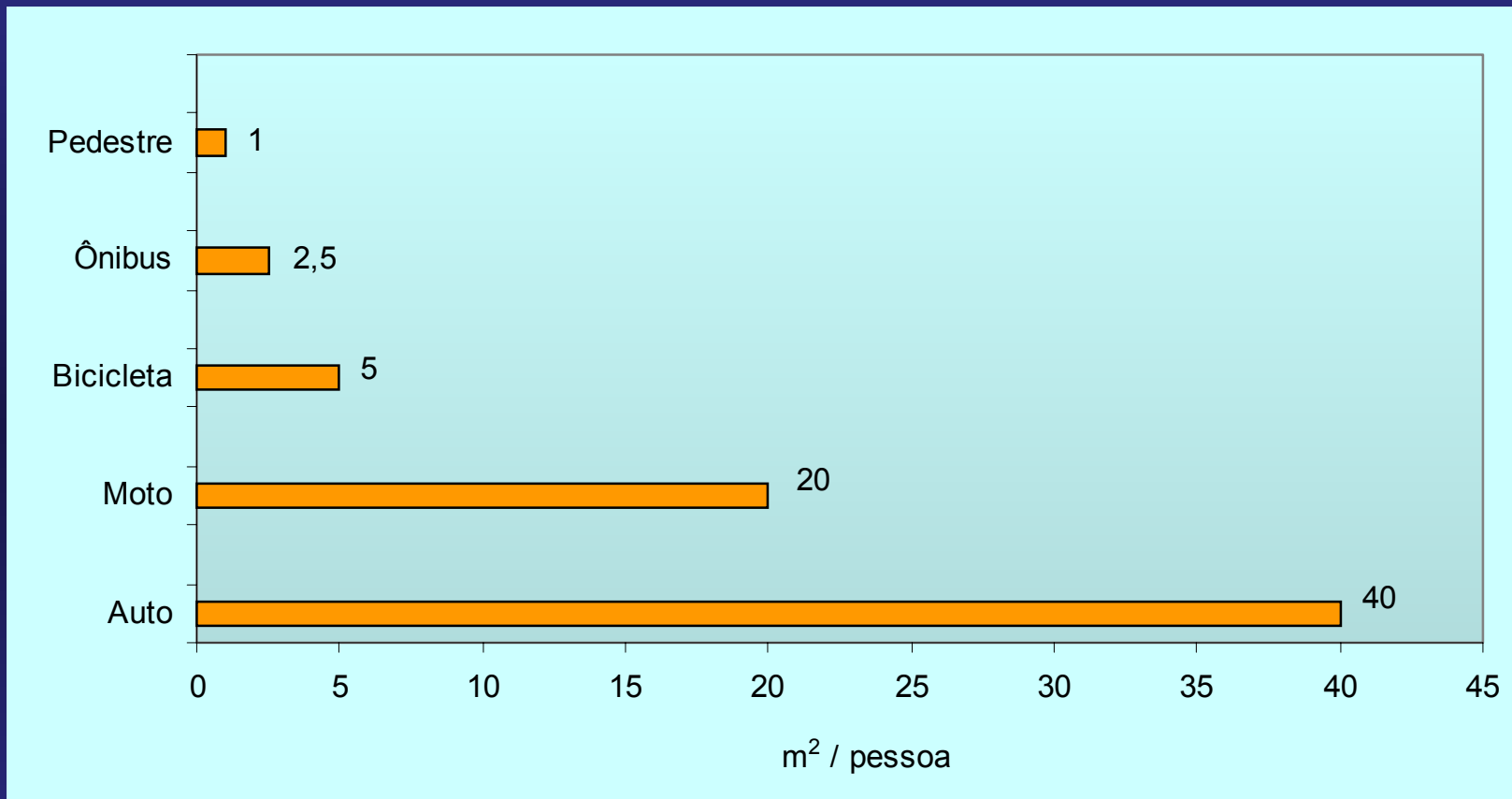
Vitória / ES - 2003

CONSUMO DE ENERGIA POR MODO



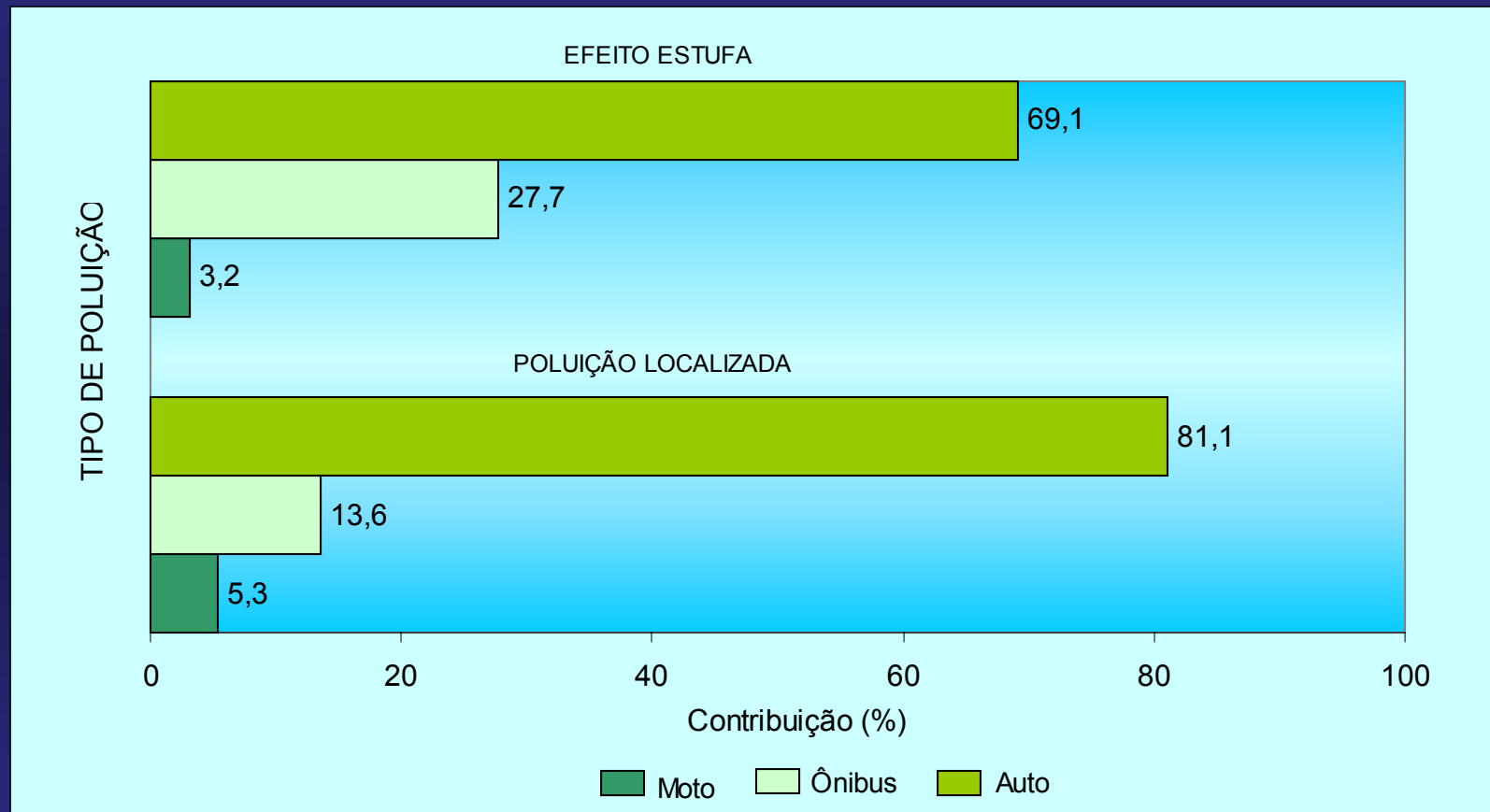
Fonte: ANTP
14º Congresso de Transporte e Trânsito
Vitória / ES – 2003

ESPAÇO VIÁRIO POR MODO



Fonte: ANTP
14º Congresso de Transporte e Trânsito
Vitória / ES - 2003

POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA, CIDADES DO BRASIL



Fonte: ANTP
14º Congresso de Transporte e Trânsito
Vitória / ES - 2003

TRANSPORTE PÚBLICO X TRANSPORTE PARTICULAR

✓ O transporte motorizado na RMSP

	% DEMANDA	% FROTA
PÚBLICO	50%	0,8%
PRIVADO	50%	99,2%

✓ A mobilidade motorizada

- melhor poder aquisitivo : 2,12 viagens / pessoa.dia
- menor poder aquisitivo : 0,41 viagens / pessoa.dia

Fonte: STM – RMSP 1997

2. A CRISE DO TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA

- ✓ Crise Política
 - prioridade x investimentos
 - exclusão social
 - associação à pobreza

- ✓ Crise Institucional
 - arranjos de gestão e planejamento desintegrados
 - cidade x cidadão
 - transporte irregular crescente

- ✓ Crise Operacional
 - crescente participação do transporte individual

- ✓ Crise Econômico - Financeira
 - tarifa x remuneração
 - desemprego x mobilidade

- ✓ Crise Qualidade
 - consequência das demais
 - modelos de planejamento : agregados
 - menos rápido, menos freqüente, mais caro

3. A IMPOSIÇÃO DO BARATEAMENTO DA TARIFA

✓ item crítico e obrigatório

✓ quanto, do custo total, a tarifa cobre em : (1)

→ Roma : 10%

→ Estocolmo : 34%

→ Amsterdam : 25%

→ Viena : 40%

→ Atenas : 27%

→ Frankfurt : 45%

→ Paris : 33%

→ USA (média) : 50%

→ Bruxelas : 33%

✓ Brasil : ?

- Fontes NTU – Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano
APTA – American Public Transportation Association

Brasil (*)

- ✓ incidência média de tributos, taxas e encargos : 24,62%
- ✓ percentual de demanda gratuita :

INCIDÊNCIA	GRATUIDADE	IMPACTO SOBRE A TARIFA
MÁXIMA	40,84%	29,00%
MÉDIA	23,64%	18,51%

(*) Fonte NTU – Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano

4. ALGUMAS ALTERNATIVAS DE MELHORIA

- ✓ alocação de recursos federais / estaduais em locais com prática de planejamento sistêmico e sistemático
- ✓ barateamento das tarifas : atuação conjunta MDT, ANTP, Frente Parlamentar, NTU e outros
 - benefícios potenciais → redução 50% das tarifas
 - devolução de R\$ 7 bi / ano aos usuários com menor poder aquisitivo

- ✓ **entendimento do transporte público como determinante da mobilidade urbana e, como tal, agente de desenvolvimento humano e de inclusão social.**

FIM

..... ou início !