

UMA PUBLICAÇÃO DA
semove

ed.
123

ano
XXIII

dez.
2023

Mudanças nos hábitos de deslocamento



**Pesquisas ajudam
a entender o novo
comportamento
dos usuários**

Encarte

riocard⁺
mas
informa



ponto a ponto

Ao escolher o transporte público nossos clientes deixam de emitir:

Durante um ano, essa escolha pode representar 10.636.971.897 de quilos de CO2 a deixam de ser emitidas.

Entenda como é feita a conta:

Quilos de CO₂ por ano (2023)

9 5 1 9 2 0 8 6 7 5

Bilhões Milhões Centenas

Carbonômetro **34**

(100 vezes a direção Federal de Arquivos e Documentos, 100.035 Hz, CHPEF)

e mais...

- 5** editorial
O tempo e sua relatividade. Reflexões sobre um primeiro aniversário
- 6** no radar
Richele Cabral
Resiliência, busca de respostas e planejamento em prol de um transporte público de qualidade
- 23** eventos
Arena ANTP debate opções de descarbonização e mudanças no transporte
- 26** coluna ônibus
- 27** riocard mais informa
Expansão, inovação e foco no cliente
- 33** ponto a ponto
Juristas debatem os investimentos nos transportes públicos do estado do Rio
Prêmio CNT de Jornalismo
TransÔnibus lança plataforma de gestão
Site do Rio Ônibus dedica espaço para falar de vandalismo
Rio passa a contar com app Cittamobi Acessibilidade
- 40** memória
TransÔnibus completa 55 anos e tem muito a comemorar
Viação Ideal: os 90 anos da empresa mais antiga do Rio
- 48** transporte e legislação
Sistema Único de Mobilidade é inspirado no SUS, SUAS e SUSP
Reforma tributária e desoneração da folha
- 52** terminal



ed. 123 ano XXIII dez. 2023

Uma publicação da



MOBILIDADE EM TODOS OS SENTIDOS

Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro

www.semove.org.br

Presidente Executivo:

Armando Guerra Júnior

Conselho de Gestão

(Titulares)

Presidente:

Marco Antônio Feres de Freitas

Vice-Presidente:

Jorge Manuel Pereira Dias

João Gouveia Ferrão Neto
Valmir Fernandes do Amaral
Aloisio Ribeiro Alencar Rosa
Fábio Teixeira Alves
Isidro Ricardo da Rocha

(Suplentes)

João Henrique de Paula
Ernesto Ribeiro Martins
Avelino Antunes
Francisco Carlos Felix Teixeira
Domenico Emmanuele Siqueira
Lorusso
José Carlos Cardoso Machado
Francisco José Gavinho Geraldo

Revista Ônibus

Gerente de Comunicação Institucional: Verônica Abdalla

Editora chefe: Tânia Mara Gouveia Leite

Redação: Tânia Mara / Roselene Alves / Arquimedes Celestino

Foto da capa: Ingrid Maia e Rafael Rolin

Fotografia: Arthur Moura / Ingrid Maia e Rafael Rolin / Depositphotos / Agência Brasil / UITP / Divulgação

Revisão: Tânia Mara / Roselene Alves

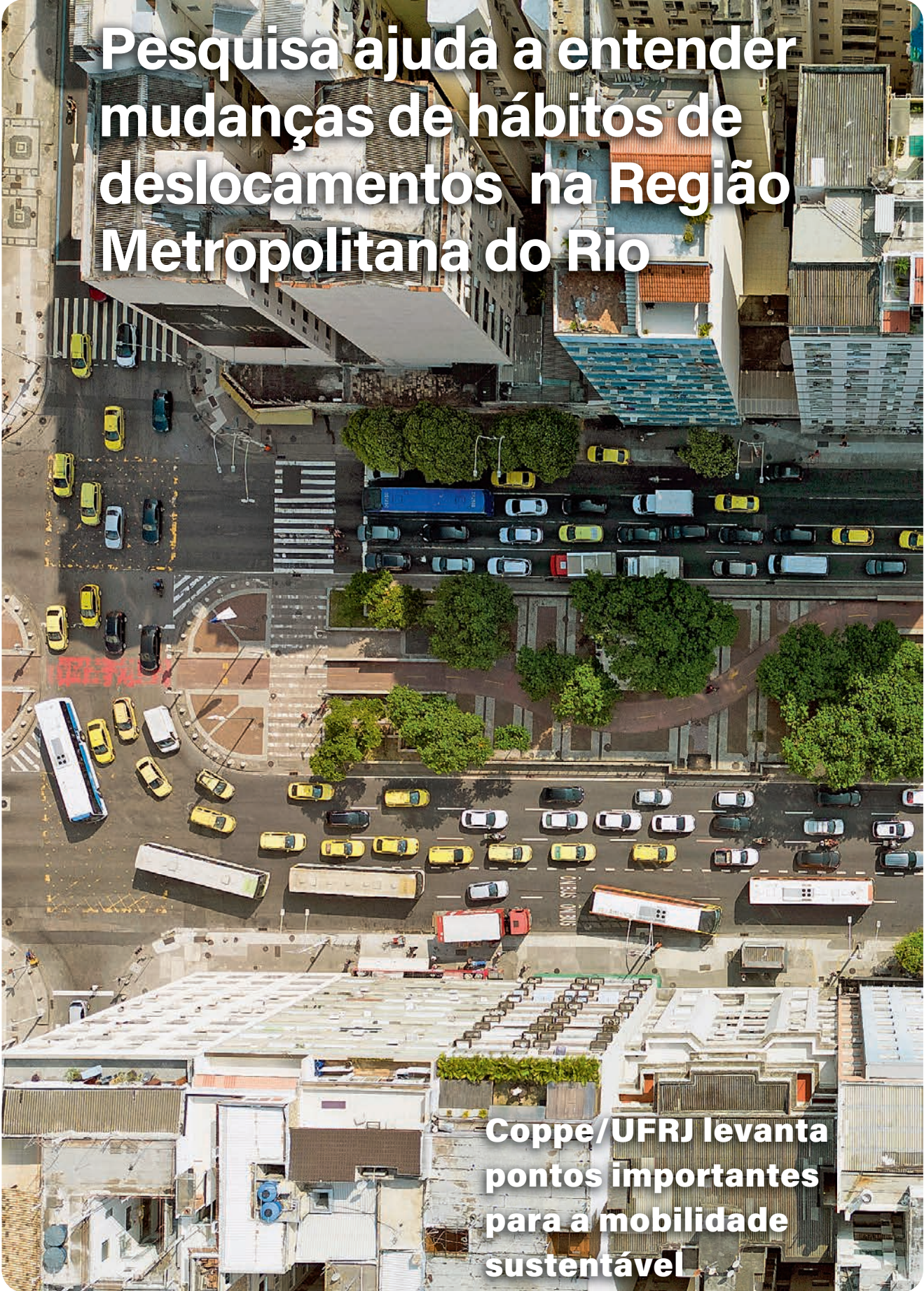
Editoração e produção gráfica:
Caminho das Ideias
Arquimedes Martins Celestino / Marina Nunes

Encarte Riocard Mais

Texto: Rafael Brakarz
Diagramação: Ana Victória Carvalho

Publicidade

Verônica Lima (21) 98787-5730
publicidade@arquimedesedicoes.com.br



Pesquisa ajuda a entender mudanças de hábitos de deslocamentos na Região Metropolitana do Rio

Coppe/UFRJ levanta pontos importantes para a mobilidade sustentável

A pandemia de Covid-19 mudou a vida de muitas pessoas, provocou a criação de novos hábitos e trouxe o chamado “novo normal”. As mudanças se verificam nos mais variados aspectos da vida, seja de indivíduos, de grupos sociais ou dos ambientes corporativos, que ainda sentem os reflexos do período de isolamento social e das medidas sanitárias a que todos ficaram sujeitos - e que deram motivos a traumas e prejuízos de difícil mensuração. Alguns setores, porém, foram mais afetados do que outros, e, nesses casos, é preciso não só identificar o nível do impacto sofrido, como estudar o porquê, finda a pandemia, não se voltou ao cenário anterior. Há que se buscar formas de adequação e de superação das

dificuldades geradas, para que a situação se reequilibre.

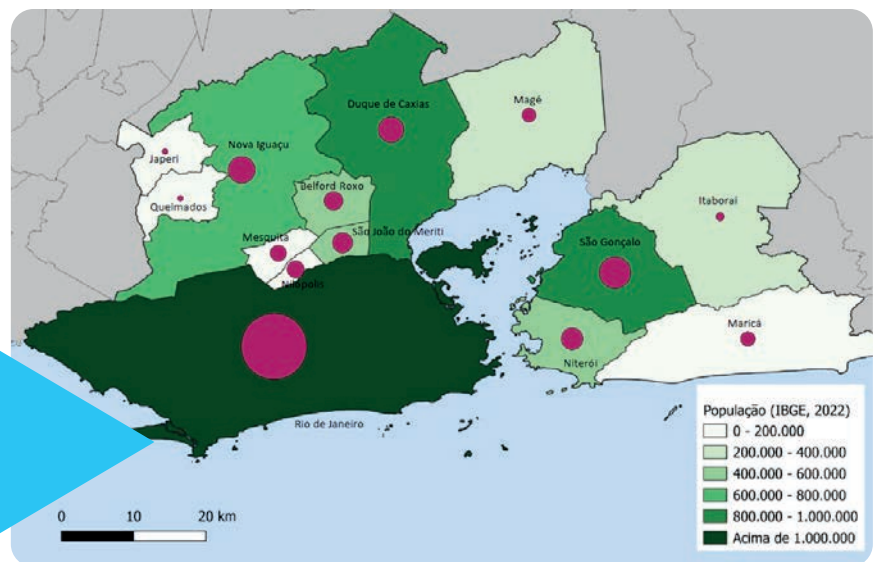
O setor de transporte público foi um dos mais afetados no Brasil e em vários países do mundo. O sistema de ônibus do Rio de Janeiro, que já vinha numa situação de crise, sofreu um grande golpe com a brusca queda no número de passageiros, calculada em cerca de 80%, em nível nacional, segundo a NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos). A esperada recuperação total da demanda não aconteceu e, para entender melhor o panorama do setor, foi realizada pesquisa nos meses de junho, julho e agosto deste ano, nas modalidades digital e presencial, pela Coppe UFRJ. O objetivo foi entender os desafios e responsabilidades da iniciativa privada, do poder público e da sociedade civil para

promoção de um transporte público sustentável na RMRJ.

Média mensal de passageiros não foi recuperada

A tendência de perdas de passageiros já vinha sendo verificada em toda Região Metropolitana nos últimos anos. As medidas adotadas durante a pandemia, para evitar o contágio muito rápido, para o qual os sistemas de saúde não estavam preparados, levou a média mensal da bilhetagem a cair, de 150 milhões de validações nos sistemas municipal e intermunicipal, registradas em abril de 2019, para 40 milhões, em abril de 2020. Os números atuais mostram que uma parcela significativa dos usuários do sistema não voltou a utilizá-lo. Mesmo levando-se em conta a tendência da queda de demanda anual, de 5%, o núme-

A esperada recuperação total da demanda não aconteceu e, para entender melhor o panorama do setor, foi realizada pesquisa nas modalidades digital e presencial, pela Coppe/UFRJ



Método do estudo



Agosto/23 e outubro/23



4.323 entrevistas (digital e presencial)



Perguntas quanto ao perfil dos candidatos, padrão de deslocamento e mudanças no pós-pandemia



Análise estatística dos resultados

ro de passageiros deveria estar em torno de 122 milhões. A realidade de abril de 2023 foi de 108 milhões.

A primeira etapa da pesquisa foi feita no centro de cinco municípios da RMRJ e na modalidade on-line. Em uma segunda etapa, a Coppe-UFRJ ampliou o campo para 40 pontos focais, abrangendo novas centralidades de bairros populosos, e incluiu a análise para outros modos de transporte. A utilização do transporte público em 2019 foi considerada um pré-requisito para os entrevistados, uma vez que se buscava entender como as pessoas se deslocavam na fase anterior à pandemia e como o fazem agora; por que motivo mudaram os hábitos; e a frequência de utilização do transporte, antes e depois da pandemia. A faixa salarial e o nível de escolaridade também foram levados em con-

sideração, assim como o motivo de continuar utilizando o ônibus, para aqueles que o fizeram.

Segundo a professora Marina Leite de Barros Baltar, pesquisadora do Programa de Engenharia de Transportes da Coppe/UFRJ, a Coppe queria entender as mudanças de comportamento dos passageiros de ônibus ocorridas na Região Metropolitana do Rio, por este ser o modo responsável pela maioria das viagens em transporte público no Estado. Mas, compreendendo que se trata de uma rede, um sistema responsável pelos deslocamentos da população, buscaram-se respostas também quanto aos demais modos de transportes. Marina explicou que 92% dos questionários foram respondidos de forma presencial e que o público pesquisado foi bastante variado e abrangeu pessoas de 14 a 65

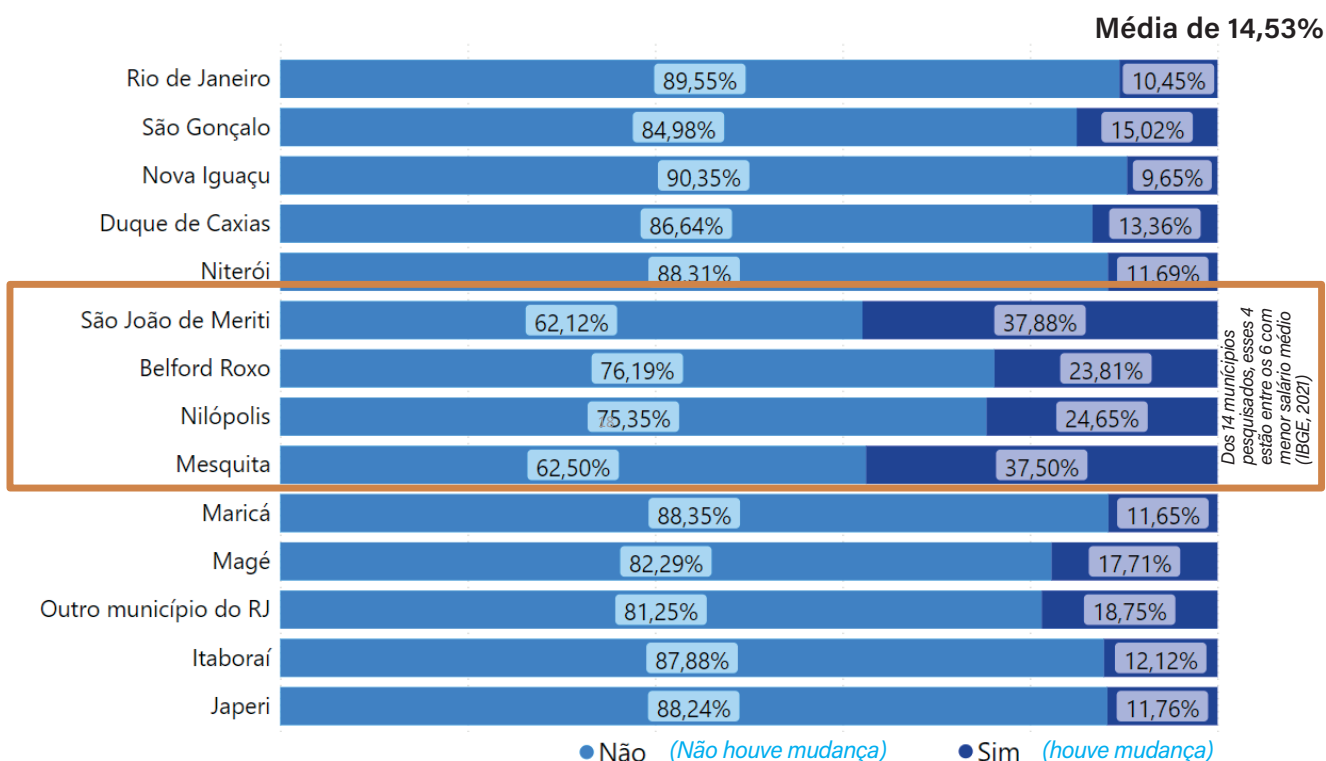
anos, num total de mais de 4 mil entrevistados.

A professora considera de grande relevância, para se alcançar uma mobilidade urbana de qualidade, a integração dos modos de transporte e uma política de mobilidade metropolitana, uma vez que as pessoas moram em um município, trabalham em outro, e os espaços acabam, de certa forma, sendo uma coisa só.

Desemprego e renda X mobilidade

O principal motivo para a diminuição na demanda do transporte público foi o desemprego, ainda alto no Estado (10,9%), seguido pela mudança de destino. A modificação de sistema de trabalho, de presencial para home office ou híbrido, também foi apontada como motivo para diminuir os deslocamentos de ro-

Mudança no padrão de deslocamento pós-pandemia (por cidade)



tina. A preferência por outro modo de transporte e a falta de linhas e serviços foram outras razões para se mudar o padrão de viagens.

Marina explica que a mudança nos deslocamentos afetou toda a Região Metropolitana, mas de forma diferente para os municípios. No Rio e Niterói, por exemplo, a adoção de uma nova rotina foi indicada como o principal motivo, sendo que, em Mesquita e Belford Roxo, o desemprego foi a razão mais apontada. O nível de rendimentos dos entrevistados também mostra uma relação entre a faixa salarial mais elevada e a maior diminuição do uso do transporte público. O valor da tarifa foi apontado como o principal critério para escolha do modal ônibus, com 55,83% das respostas, o que reforça a relação renda x escolha do meio de transporte. A falta de opção ficou em segun-

do lugar, com 29,86%. Dentre os que declararam receber pelo menos cinco salários por mês, 32% reduziram a quantidade semanal de utilização do transporte público, enquanto, dentre os que estão abaixo dessa faixa de vencimentos, esse percentual é de apenas 12% (principalmente pessoas que percebem até cinco salários-mínimos) e 36% afirmaram que é o modo de menor custo. Isto mostra a importância desse tipo de transporte para a população menos favorecida economicamente. É responsável pela maioria dos deslocamentos feitos em transporte coletivo, é o de maior capilaridade e que tem o menor custo para o passageiro.

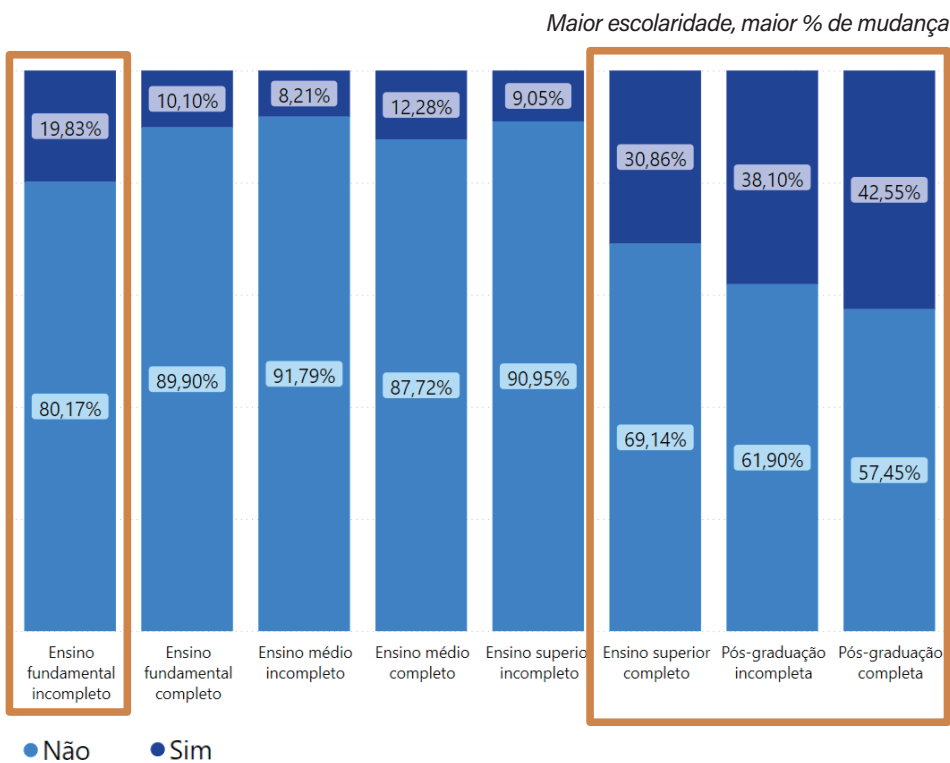
Apesar da diminuição da frequência de utilização do modo ônibus, 94% dos entrevistados declararam continuar utilizando esse meio de transporte. Cinquenta por cento deles afir-

mou que este é o único meio de transporte público que lhes está disponível. Esses números mostram a urgência de se criarem novas formas de financiamento do serviço, conforme entidades nacionais dos transportes públicos vêm pleiteando há anos, uma vez que a dependência unicamente do pagamento da tarifa pelos passageiros, não é suficiente para a manutenção do serviço com a qualidade necessária. Esse panorama começa a mudar, pós-pandemia, pelos problemas verificados durante a fase de isolamento social em inúmeras cidades brasileiras em decorrência da crise que atinge o setor.

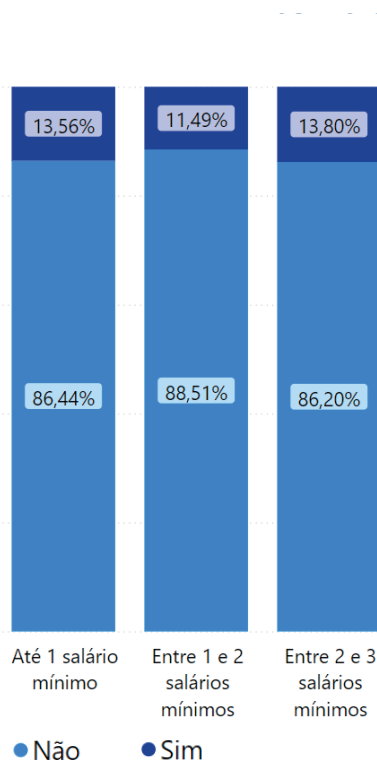
Passageiros mudaram meio de transporte público utilizado

Dos passageiros que utilizavam o ônibus em 2019, 2,1% responderam não utilizar mais esse modo. Houve redução de 2,9%

Grau de escolaridade

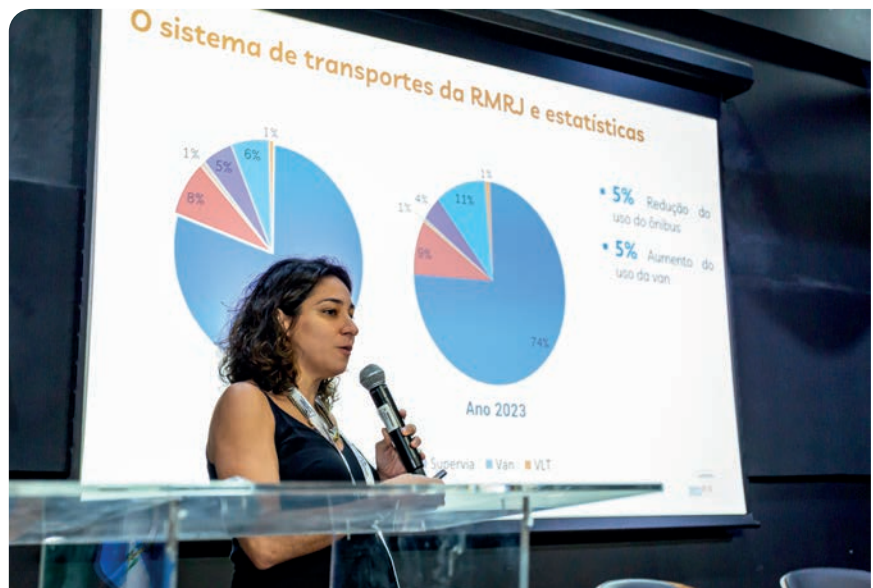


Renda bruta mensal



de integração do ônibus com outro modo, perfazendo um total de 5% de passageiros que, de alguma forma, deixaram de usar o modo ônibus. O item "outro modo" mostrou aumento de 3,8%. A maior parte (37%) migrou para o veículo particular, 26% para o metrô e 5,8% para o transporte por aplicativo. Outras escolhas, como carona, bicicleta, trem, barcas e viagens a pé somaram 15%. Os motivos dessas mudanças, além dos já citados (ser o único disponível e oferecer o menor custo), foram: outras opções de linhas e serviços, menor tempo de viagem e menor tempo de espera pelo transporte, sendo relevante a quantidade de pessoas que apontaram fatores relacionados a tempo.

Em conversa com a Revista Ônibus, Marina Baltar disse acreditar que são necessárias políticas públicas não só que melhorem a qualidade do trans-



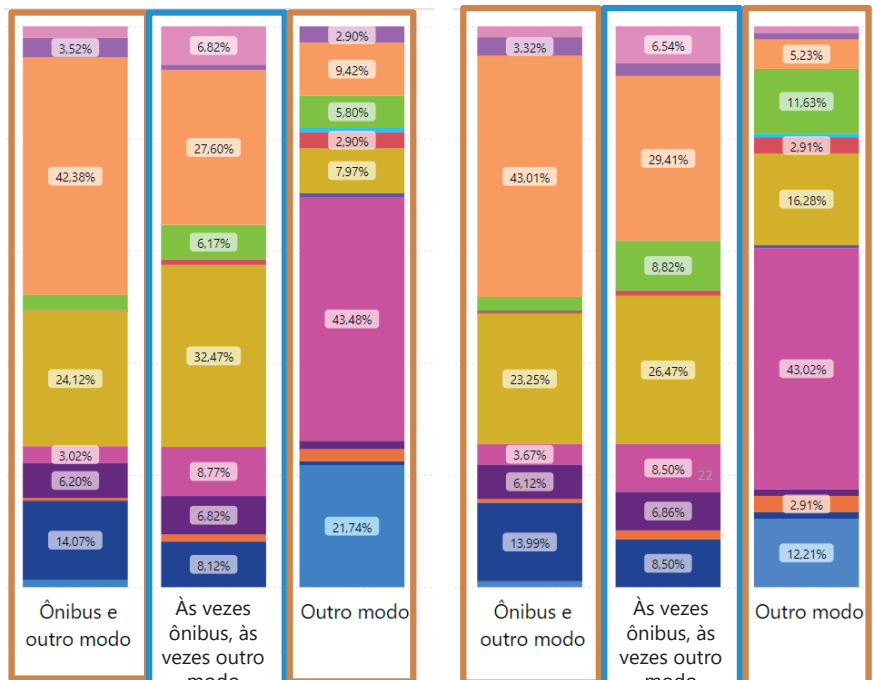
“São necessárias políticas públicas que melhorem a qualidade do transporte público, incentivem o seu uso e desestimulem a utilização do automóvel”
Marina Leite de Barros Baltar, pesquisadora do Programa de Engenharia de Transportes da Coppe/UFRJ

Modos de transporte utilizados (exceto ônibus)

Não houve mudança significativa

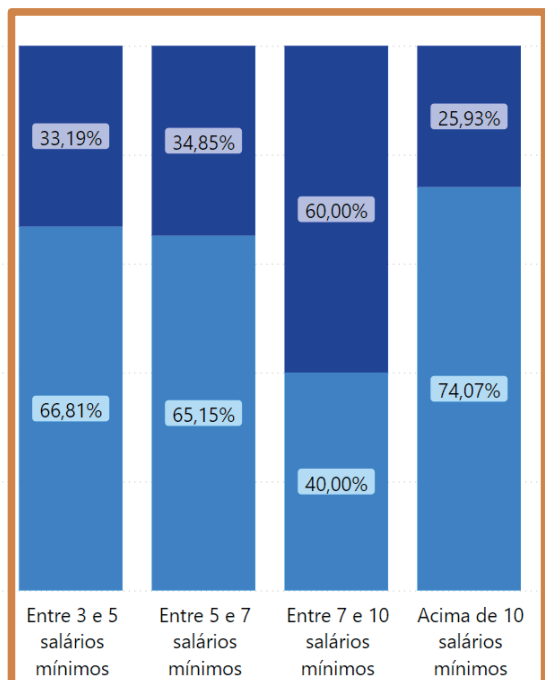
Pré-pandemia

Pós-pandemia



- A pé
- Carro
- Mototáxi
- Van
- Barcas
- Fretado
- Outros
- VLT
- Bicicleta
- Metrô
- Transporte por aplicativo
- Trem
- BRT
- Motocicleta

Maior renda, maior % de mudança



Apesar da diminuição da frequência de utilização do ônibus, 94% dos entrevistados declararam continuar utilizando esse meio de transporte. Cinquenta por cento afirmaram que este é o único meio de transporte público disponível para eles

porte público – reavaliação de toda a rede disponível, maior integração, tanto tarifária como física, diminuição do ônus para os passageiros etc. – como desestimulem a utilização dos automóveis e incentivem o uso do transporte público e dos chamados transportes ativos (viagens a pé e de bicicleta). Em toda essa reavaliação da mobilidade urbana, é fundamental que se tenha uma visão metropolitana, frisou.

A professora considera o Brasil ainda atrasado, em rela-

ção a outros países, no que se refere às políticas públicas voltadas para a mobilidade da população. No entanto, registra que a pandemia veio acender uma luz de alerta para a necessidade de se ter um novo olhar para essas questões, importantes para o desenvolvimento do País. Baltar ressalta que, em 2022, havia 40 cidades com tarifa zero e hoje já existem mais de 80, o que demonstra um novo enfoque que começa a ser dado a essas questões. Ela lembra que,

mais de 10 anos depois que o transporte público foi considerado um direito social, isso ainda não é uma realidade, na prática, na maioria de nossas cidades. Para que se avance nessa questão, a Coppe considera que é preciso que se adotem princípios básicos para a sustentabilidade do transporte público: planejar áreas densas e na escala humana; criar cidades orientadas ao transporte público; otimizar a malha viária e seu uso; fomentar as viagens a pé e de bicicleta; implementar melhorias no transporte público; controlar o uso de veículos; gerir estacionamentos; promover o uso de veículos não poluentes; comunicar soluções e abordar os desafios exaustivamente.

Mesa-redonda reúne operadores na discussão de resultados da pesquisa

No segundo e último dia do 20º Rio de Transportes (ver matéria na página 16), foi realizada mesa-redonda, com participação de Tiago Terra, superintendente do contrato de concessão na CCR; Rejane Micaelo, diretora de Operação da SuperVia; Marcelo Mancini, especialista de Mobilidade do Metrô Rio; Eunice Horácio, gerente de Mobilidade Urbana da Semove, e Marina Leite de Barros Baltar, professora da Coppe/UFRJ. Foi moderadora a professora Maria Leonor Alves Maia, da Universidade Federal de Pernambuco, UFPE.

Marcelo Mancini destacou a perda de demanda observada pelo Metrô Rio, que chegou a

25%, e disse que a influência do desemprego fica claramente demonstrada pela demanda dos dias úteis, quando a queda é ainda maior. Segundo ele, a Linha 2 está com uma melhor recuperação, mas as estações de entrada não acompanham a recuperação no mesmo ritmo.

Rejane Micaelo, sobre a SuperVia, disse que o trem foi o modo que menos perdeu demanda durante a pandemia, mas foi o que menos recuperou, na fase posterior a ela. Registrou a grave questão da segurança pública no estado do Rio de Janeiro, e o primeiro trem incendiado, após tantos incêndios criminosos de ônibus.

Eunice Horácio discorreu sobre o custo da tarifa, ainda pesa-



A pesquisadora acredita na necessidade de se tornar o transporte público mais atraente, para que a população se sinta mais inclinada a utilizá-lo. Para ela, essa não é uma tarefa tão difícil. Medidas como a prioridade nas vias, para tornar as viagens mais rápidas; cobranças por estacionamentos, para diminuir a quantidade de carros no centro da cidade; criação de zonas de baixa emissão e outras, já adotadas em muitas metrópoles do mundo, podem ter grandes efeitos sem grandes custos.

Agenda 2030

Marina lembra a importância da Agenda 2030 da ONU, pacto global assinado durante a Cúpula das Nações Unidas, em 2015, de que o Brasil é um dos signatários.

do no bolso dos passageiros do transporte público, a importância de se repensar o custeio da operação e a necessidade de se qualificar o sistema, porque “o transporte público tem de ser a solução”. Colocou como “fundamental” a diminuição do tempo de viagem e a melhoria da qualidade dos serviços para a recuperação de demanda. Eunice destacou a necessidade de se otimizar a rede e de se garantir faixas prioritárias para os ônibus, como itens que podem melhorar a qualidade do serviço.

Tiago Terra explicou que, para o transporte complementar (VLT e Barcas), continuar operando já foi um grande desafio. E disse que pesquisa realizada pelo setor chegou a resultados muito semelhantes aos da Coppe e da Semove.

Após as provocações da mediadora, os participantes da

Os números mostram a urgência de se criarem novas formas de financiamento do serviço, conforme entidades nacionais dos transportes públicos vêm pleiteando há anos

O acordo estabelece Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODSs), desdobrados em metas que ajudem a assegurar que haja mais qualidade de vida nos espaços urbanos, mais sustentabilidade, preservação de recursos naturais e outros desafios a serem superados para a melhoria da vida no planeta.

Os resultados da pesquisa, juntamente com o relatório e as recomendações da Coppe/UFRJ, foram apresentados durante o 20º Rio de Transportes. Os re-

sultados da pesquisa, juntamente com o relatório e as recomendações da Coppe/UFRJ, foram apresentados durante o 20º Rio de Transportes, onde também foi realizada mesa-redonda sobre os resultados. O coordenador do evento, professor Glaydston Mattos Ribeiro, destacou a importância de “promover sinergia, conectar centros de pesquisa e inovação, empresas e gestores públicos para incentivar o desenvolvimento de um transporte cada vez mais integrado e sustentável”.



Baixe a pesquisa



mesa-redonda foram unânimes quanto à necessidade de:

- se contar com uma autoridade metropolitana;
- planejamento estratégico focado no transporte público, com o desincentivo ao uso indiscriminado do automóvel e prioridade ao transporte público;
- o tomador de decisões ter um olhar abrangente, pois

os técnicos do setor, nos variados modos, já conhecem as medidas necessárias para uma maior integração e melhoria da rede, com aumento do padrão de qualidade dos serviços, porém, seus recursos são limitados;

- políticas públicas serem consideradas e tratadas como políticas de Estado e não de governantes, sobretudo as de subsídio ao sistema.