

5ª Reunião técnica de 2025

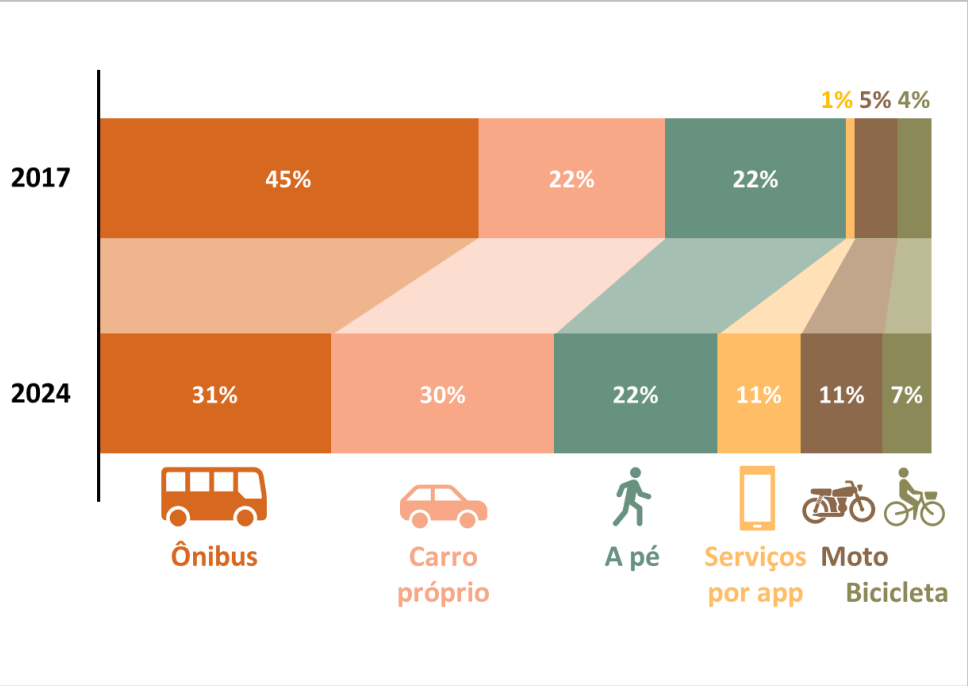
Transporte público coletivo do entorno do Distrito Federal

Brasília-DF, 18 de setembro de 2025

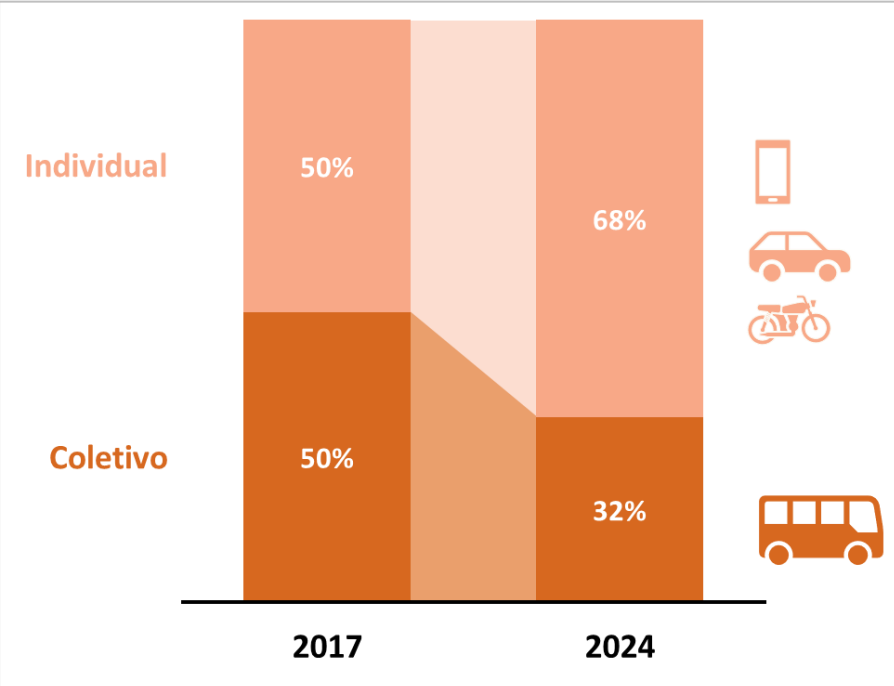


PESQUISA CNT/NTU (2024) - MOBILIDADE DA POPULAÇÃO URBANA

1. Meios de transporte utilizados (2017–2024)



2. Utilização de transporte coletivo e individual (2017-2024)



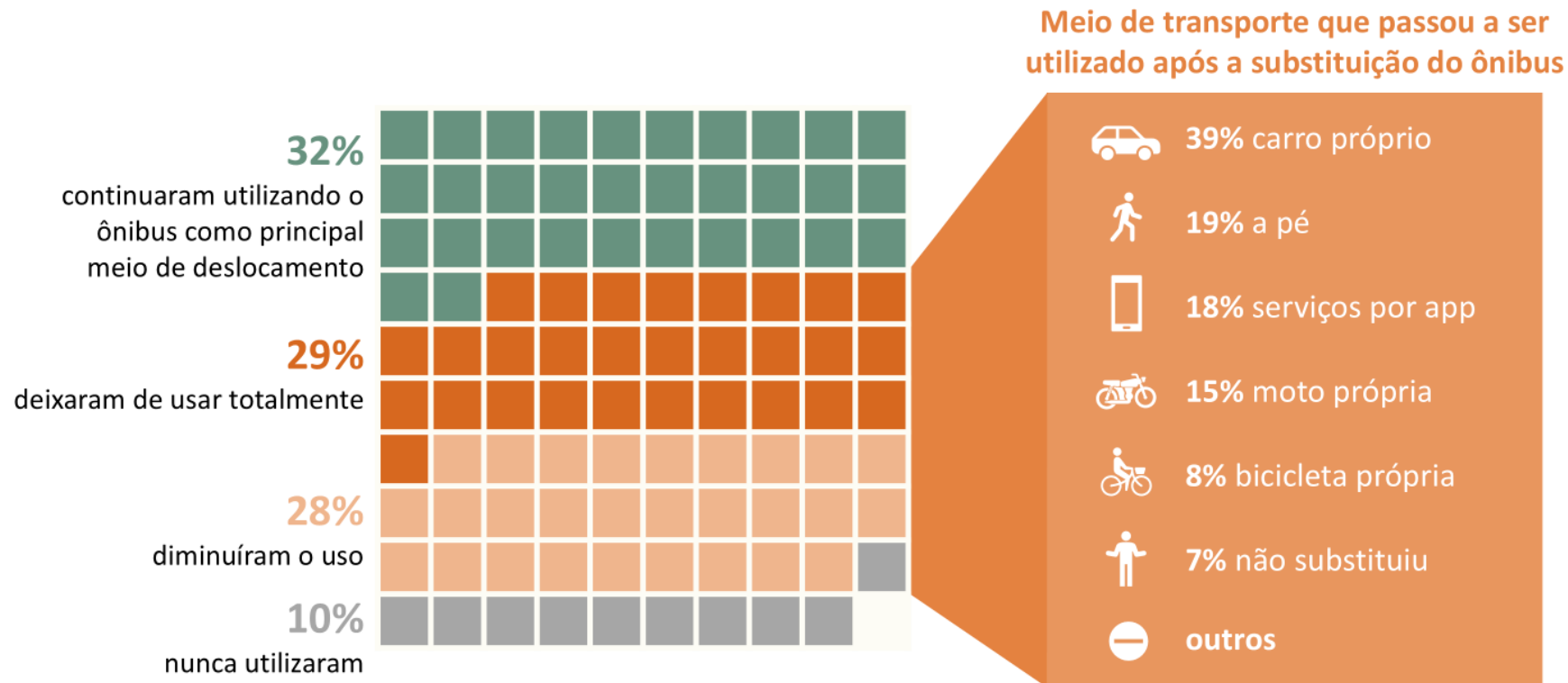
1. O ônibus ainda é o meio de transporte de uso predominante, com 31% (2024). Mas houve uma redução de 14% em relação a 2017.

Moto subiu de 5% para 11%.

Aplicativos subiu de 1% para 11%.

2. O uso do TC representa 32% na matriz de deslocamentos. Nesse universo, 81% do Transporte Coletivo é realizado por ônibus.

1. Substituição do ônibus por outro meio de transporte



1. O transporte público coletivo vem perdendo, ano após ano, participação na matriz de deslocamento das cidades para os modos de transporte motorizados individuais.

A migração de demanda se dá sobretudo para:

- Carro
- Aplicativos
- Motos

O percentual de pessoas que nunca utilizaram o ônibus subiu de 5% para 10%, no período de 2017-2024.

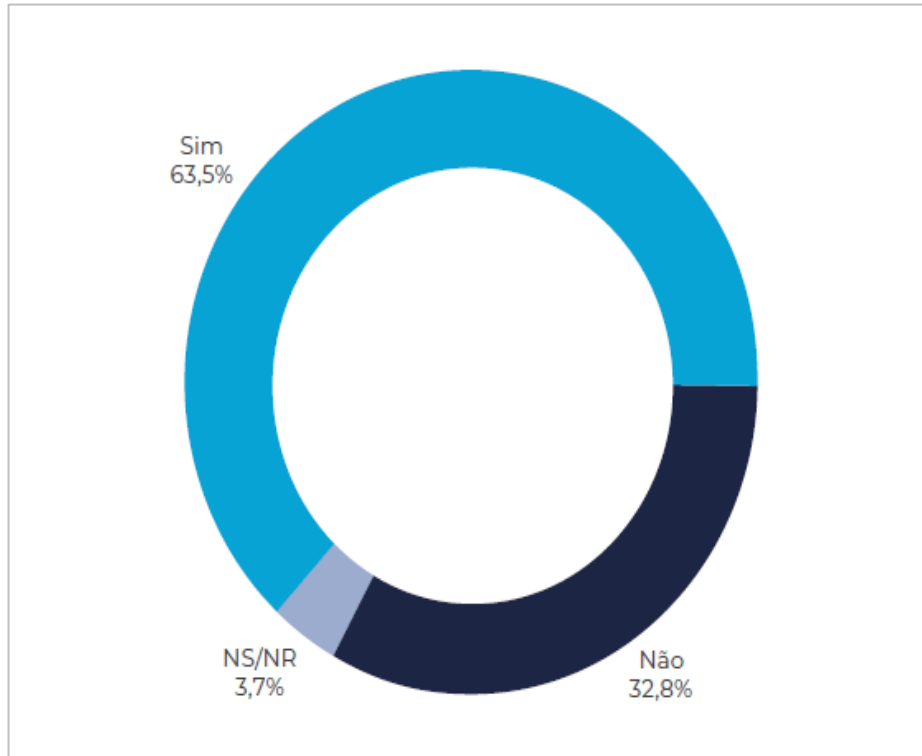
CONHECER O CLIENTE É FUNDAMENTAL

PESQUISA CNT/NTU (2024) - MOBILIDADE DA POPULAÇÃO URBANA

1. Opções necessárias para retornar a utilizar o ônibus como meio de deslocamento



2. Possibilidade de retorno ao uso do ônibus, com problemas resolvidos e tarifa maior



1. Para recuperar a demanda é preciso:

- Maior conforto
- Viagens mais rápidas
- Serviços mais flexíveis
- Pontualidade das viagens

2. **63,5%** das pessoas que deixaram de utilizar o ônibus afirmaram que poderiam voltar a usar, caso os motivos que levaram à substituição fossem resolvidos, mesmo com a cobrança de tarifas públicas maiores.

PORQUE O TPC POR ÔNIBUS DEIXOU DE SER ATRATIVO

SUBSÍDIOS – EVOLUÇÃO E NÍVEL DE COBERTURA

EVOLUÇÃO (2019 – maio/2025)

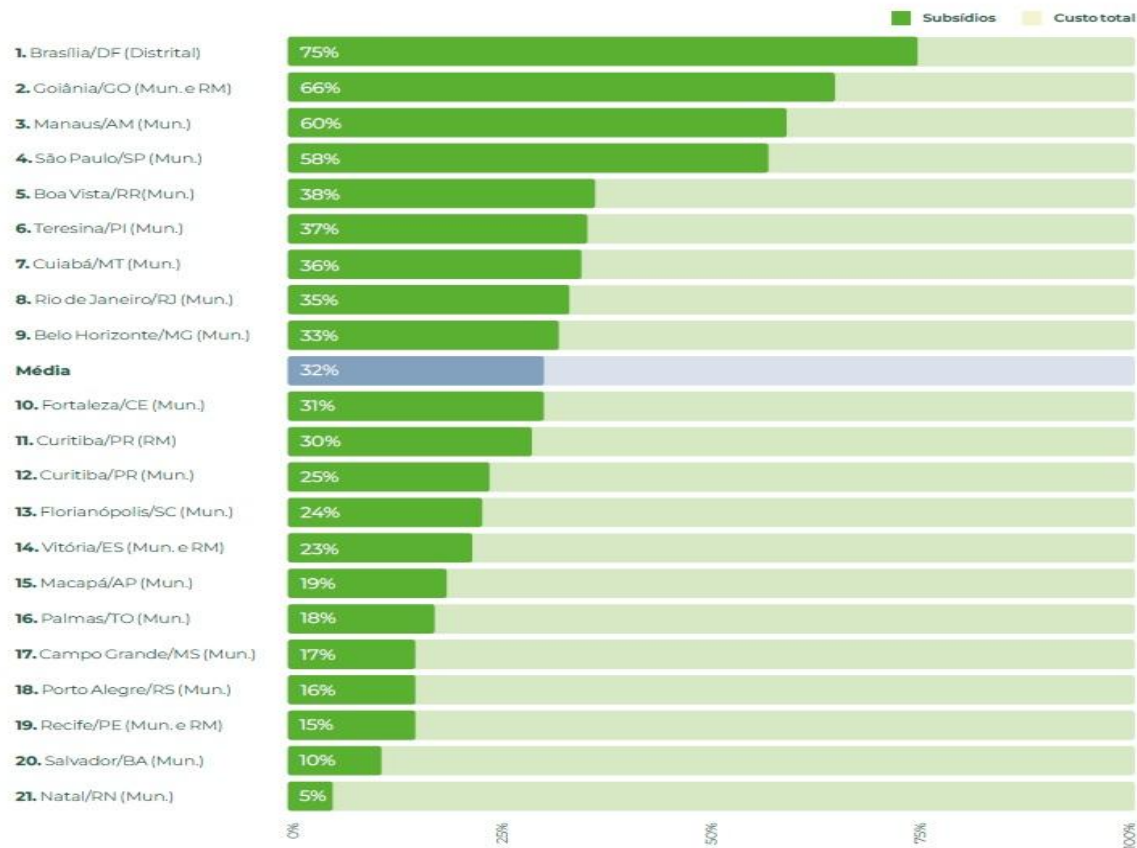
Figura 1. Evolução da quantidade de sistemas com subsídios e com a separação das tarifas pública e de remuneração (2019–maio/2025)



[FONTE] NTU.

NÍVEL DE COBERTURA DO CUSTO TOTAL

Figura 3. Capitais e regiões metropolitanas: nível médio de subsídio do transporte coletivo por ônibus



[FONTE] NTU.

REMUNERAÇÃO PELO CUSTO DE PRODUÇÃO DOS SERVIÇOS

Aumento da oferta e qualificação do serviço



Reforço da oferta

1. Aumento de oferta
2. Reprogramação de frota



Política tarifária

3. Redução de tarifa
4. Subsídio
5. Tarifa zero
6. Bilhete único
7. Produtos tarifários diferenciados
8. Benefício tarifário



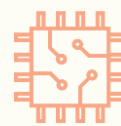
Regulação

9. Combate ao clandestino
10. Regulação dos aplicativos



Planejamento

11. Redesenho das linhas
12. Replanejamento da rede
13. Escalonamento de horários
14. Integração metropolitana ou regional



Tecnologia e comunicação

15. Frota com nova tecnologia
16. Aplicativos de transporte
17. Monitoramento da frota (telemetria)
18. Campanhas de marketing
19. Outros meios de pagamento
20. Sistemas de comunicação ao usuário
21. Priorização semafórica
22. Transporte sob demanda



Governança

23. Treinamento e capacitação profissional
24. Segurança jurídica dos contratos
25. Pesquisas com usuários
26. Diagnósticos atualizados

SEPARAÇÃO ENTRE A REMUNERAÇÃO E A TARIFA PÚBLICA

- Tarifa pública como única fonte de custeio é inviável.
- Subsídio é fundamental para tarifas públicas módicas, reforço operacional e qualificação da oferta de serviço.
- Perfil da mobilidade urbana e dos passageiros mudou e ainda passa por transformações.
- Definição de arranjo institucional com definição de responsabilidades, sobretudo em sistemas de transporte metropolitanos.

CENÁRIO ATUAL EXIGE NOVAS INICIATIVAS

Matteus Freitas

Diretor técnico

matteus@ntu.org.br

