



Boas práticas de gestão dos ônibus

na visão do usuário

Realização:

idec
Instituto Brasileiro de
Defesa do Consumidor

Apoio:

iCS
INSTITUTO
CLIMA + SOCIEDADE

Coordenação Executiva do Idec: Teresa Liporace
Conselho Diretor do Idec: Marilena Lazzarini (presidente),
Fátima Pacheco Jordão, Georgia Patrício Pessoa, Marcelo Gomes
Sodré, Marcos Pó, Mariângela Sarrubbo Fragata, Marijane Vieira
Lisboa e Mário Scheffer
Supervisora de Projetos: Geórgia Carapetkov
Produção Técnica: Kelly Cristina Fernandes Augusto, Michel
Roberto Oliveira de Souza e Rafael Gândara Calabria
Consultoria Jurídica: Saddy Advogados
Consultoria Acadêmica: Grupo de Estudos de Direito
Administrativo - GDA
Edição: Ecatu Comunicação & Memória - Ana Maria Barbour
Projeto gráfico e diagramação: Ana Luisa Dibiasi
Apoio: Instituto Clima e Sociedade

São Paulo, 2019

Idec - Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor
Rua Desembargador Guimarães, 21 - Água Branca
CEP 05002-050 - São Paulo/SP
Telefone: 55 11 3874-2150
mobilidade@idec.org.br | www.idec.org.br

*Distribuição gratuita e reprodução autorizada
mediante citação da fonte original*

SIGA O IDEC:

 /idecbr

 @idec

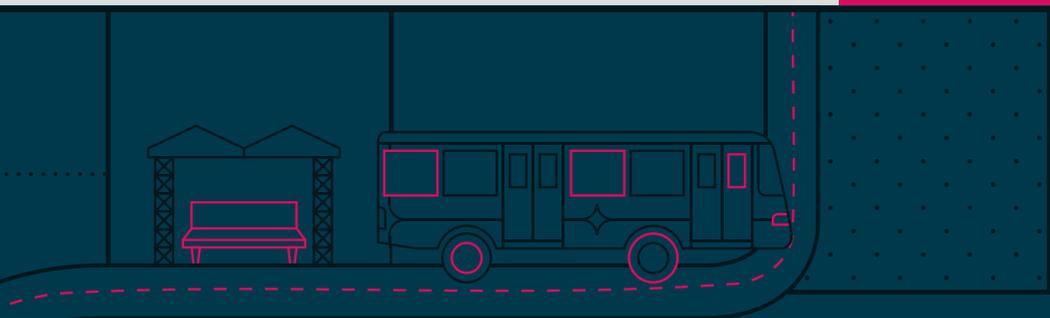
 @idecbr

 /defesadoconsumidor

ÍNDICE

Introdução a este guia	04
Formas de gestão e operação do sistema de ônibus	06
Atuação do Idec	07
Cenário atual	08
Escolhendo uma das opções	08
Concessão ou operação direta: qual escolher?	09
Operação direta	12
Bons exemplos de cidades com operação direta	15
Operação concedida	16
Bons exemplos de cidades com operação concedida	24
Pontos de atenção para os dois sistemas	26
Possibilidade de cenários híbridos ou mistos	31
Compondo um fundo especial de transportes	32
Conclusão	33
Leis	34
Glossário	34

○ **Idec (Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor)** é uma associação de consumidores, sem fins lucrativos, independente de empresas, partidos ou governos. Tem como missão orientar, conscientizar, defender a ética na relação de consumo e, sobretudo, lutar pelos direitos de consumidores-cidadãos.



INTRODUÇÃO A ESTE GUIA

Este guia é voltado à sociedade civil, gestores públicos, empresários do setor, dentre outros atores sociais. Tem como objetivo informar, de maneira didática e objetiva, sobre boas práticas que podem estabelecer relações mais éticas, transparentes e equilibradas nos processos decisórios que envolvem a gestão e operação do transporte público por ônibus. A ideia principal é promover a simetria entre os atores, pois sabemos que, na realidade atual,

os usuários estão afastados dos processos de tomada de decisão, mesmo sendo os que mais sofrem o impacto das práticas econômicas e políticas adotadas.

Esses processos, dominados pelos interesses econômicos do setor de transportes, acabam muitas vezes não priorizando escolhas que valorizem a qualidade do serviço e o desenvolvimento urbano, mas a redução dos custos de operação de forma predatória aos usuários.

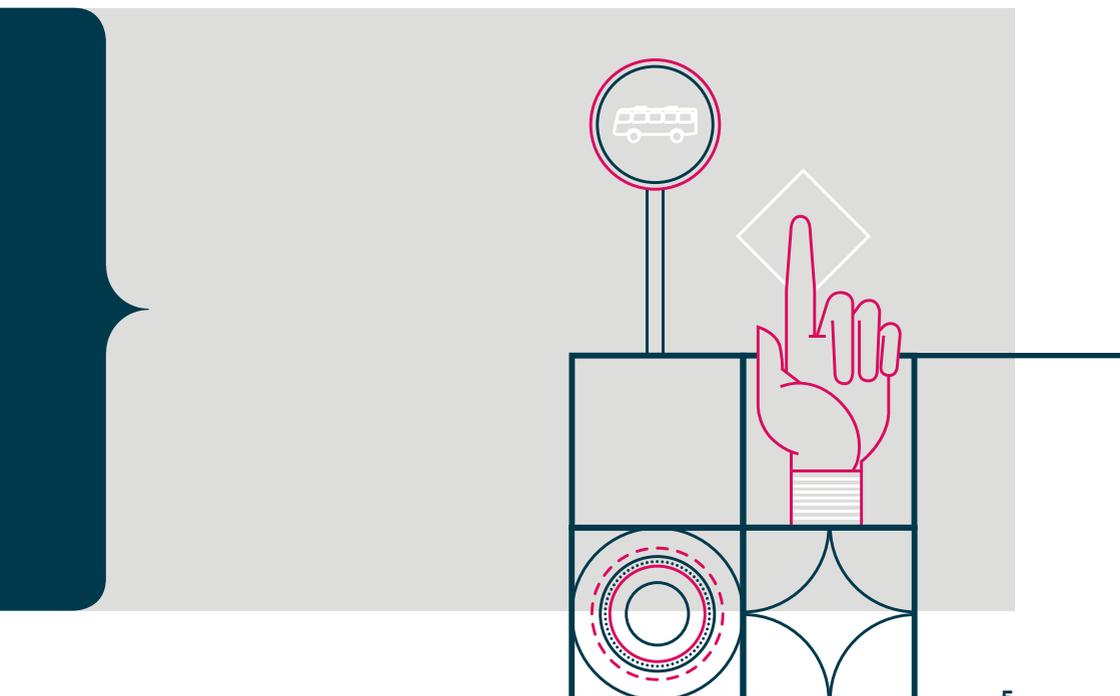
Transporte público é um direito social garantido pela Constituição

Deve ser universal e atender de forma igual a todos, sem nenhuma mediação ou necessidade de solicitação, independentemente de raça, gênero, renda, orientação sexual, deficiência física ou mobilidade reduzida.

Considerando esse princípio da universalidade, toda vez que citamos “usuários” neste guia estamos nos referindo à totalidade de pessoas que utilizam o sistema, com suas diferenças e peculiaridades às quais o poder público deve atender.

A **Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)**, Lei 12.587/2012, é o principal marco jurídico de referência para os gestores municipais adotarem boas práticas para a gestão dos ônibus.

Ela diferencia o transporte coletivo público - que abordaremos aqui - do privado, como fretados e ônibus acionados por aplicativos. Também determina que os municípios são responsáveis por promover e regular os serviços públicos de transporte urbano - diretamente ou sob regime de concessão ou permissão - (atribuição já prevista na Constituição Federal). Porém, como os municípios podem se consorciar e o estado também pode prestar esse serviço, neste guia utilizaremos o termo “poder público” para abranger qualquer formatação possível de órgãos gestores.



Formas de gestão e operação do sistema de ônibus

Todo o serviço de ônibus envolve uma estrutura composta pela operação do sistema, gestão, planejamento, controle e fiscalização, conforme se observa no gráfico a seguir.

A gestão e a operação são os serviços que afetam mais diretamente a qualidade do serviço para o usuário no dia-a-dia. Envolvem ações como o controle de pontualidade, os tipos de ônibus, a bilhetagem, entre outros. Este guia foca justamente nas opções de gestão e operação de ônibus que a legislação permite, quais são as melhores práticas a serem adotadas e como cada uma delas impacta a vida do usuário.

ORGANIZAÇÃO DE UM SISTEMA DE ÔNIBUS

Fiscalização e Regulação

◆ Um órgão regulador deve fiscalizar com independência todo o serviço realizado.

Gestão e Planejamento

◆ Funções eminentemente públicas, devem ser prestadas por secretaria ou órgão público específico. Envolvem o planejamento da rede, controle, gestão financeira e fiscalização da operação.

Operação

◆ Pode ser concedida ou operada diretamente, e pode ser dividida em áreas ou por funções em cenários mistos. Envolve a coordenação dos motoristas e funcionários, manutenção dos veículos, execução das viagens, controle de insumos e demais ações cotidianas.

A operação cotidiana do serviço abrange a maior variedade de formatos de execução, e a legislação permite que ela seja feita de **duas formas**:

- 1. Na forma direta**, o poder público presta o serviço de transporte por ônibus com os seus próprios recursos, humanos e materiais, ou seja, a operação é pública. Isso pode ser feito por meio de órgão municipal, como secretarias, empresas públicas ou autarquias. Já as regras de funcionamento são estabelecidas em lei ou regulamentação própria.
- 2. Num regime concedido**, o governo abre um processo de licitação para empresas de ônibus privadas disputarem a operação do serviço na cidade ou região, ou seja, a operação é privada. O edital de seleção e o contrato contêm as regras de remuneração, padrões de qualidade e detalhes operacionais de todo o sistema, estabelecidas para o período de duração do contrato.

Atuação do Idec

Com a intenção de defender o direito dos usuários de transporte e contribuir para o desenvolvimento da mobilidade no Brasil, o **Idec** vem analisando as experiências de gestão de ônibus no país, tanto em processos de licitação do serviço quanto nos casos de gestão direta.

O Instituto também está em diálogo contínuo com órgãos que acompanham esses processos de licitação, como os ministérios públicos e tribunais de contas, que atuam como órgãos de controle e fiscalizam municípios nas questões de competitividade de editais de concessão.

É com base nessa experiência que o Idec apresenta alguns itens cruciais que correspondem às boas práticas para garantir os direitos dos usuários de transporte.

CENÁRIO ATUAL

Durante o acompanhamento e estudo de sistemas de ônibus, o Idec identificou dificuldades dos gestores públicos em lidar com o tema, principalmente no que diz respeito à transparência dos dados e participação social.

Nos casos de **concessão**, foi possível identificar tendências a um domínio excessivo de empresas nas cidades que, muitas vezes, estende-se da operação do serviços à produção de bens de capital, tais como ônibus e pneus. Essa conjuntura é prejudicial e interfere muito nos processos de seleção de empresas (licitações), afetando a lisura e clareza dos processos, a gestão do serviço e os custos do sistema. Leva, ainda, à falta de competitividade nas licitações, que, por sua vez, acarreta no aumento das tarifas, perda da qualidade e pouquíssimo controle social de todo esse processo.

Já nos casos de **operação direta ou pública**, que normalmente ocorre em cidades menores, as prefeituras sofrem com ausência de recursos humanos e técnicos. A falta de verbas é uma barreira maior no início, por conta do aporte inicial de recursos, mas que tende a diluir-se ao longo da operação do sistema. Nessas cidades, salvo algumas importantes exceções, o sistema é bem simples, com poucos investimentos e muito pouca atenção dos governos. Tal cenário leva ao desconhecimento de fontes de recursos e até de dados e estudos sobre o assunto, tornando essa opção quase desconhecida.

ESCOLHENDO UMA DAS OPÇÕES

O Brasil está vivendo um momento de profunda desvalorização dos serviços prestados pelo poder público e alta idealização dos feitos por empresas privadas, mesmo que, já há algumas décadas, seus resultados sejam bem pouco satisfatórios nos serviços de ônibus.

Porém, existem várias cidades, a maioria delas pequenas, que mantêm a operação do serviço totalmente pública, a chamada operação direta, seja em razão dos baixos investimentos destinados à atividade ou pela falta de interesse do setor privado.

Em alguns casos, inclusive, a opção pela prestação direta parece derivar da total falta de debate sobre a questão, resultando muitas vezes num modelo precário, ineficiente e de má qualidade. Nessas situações as cidades não possuem nenhum apoio técnico externo ou interno, de outras esferas de poder ou

outros entes públicos, agravando a situação de abandono.

Neste cenário, o Idec busca trazer insumos para qualificar a discussão e ajudar os poderes públicos a tomarem a decisão mais acertada, ou ajudar a sociedade civil a fiscalizar e colaborar no processo.

Concessão ou operação direta: qual escolher?

A prestação de serviços de transporte público pelos municípios requer a execução de um planejamento do sistema, englobando **quatro esferas diferentes, mas complementares.**
São elas:



O planejamento, a gestão e a fiscalização são atividades essencialmente públicas, pois devem garantir o respeito ao interesse público, a impessoalidade e o direito dos usuários.

No que cabe à operação, ao optar por conceder o serviço, ou regularizar empresas que atuam na cidade, os gestores públicos devem estar cientes dos desafios da sua decisão, visto a necessidade de se criar instrumentos que possam conciliar e equacionar os interesses privados e públicos.

A escolha pela prestação direta também apresenta desafios, pois deve considerar a disponibilidade de recursos em função do dimensionamento da demanda e do atendimento de padrões de qualidade adequados.

Nos quadros a seguir destacamos algumas características, vantagens e desafios de cada sistema.

Pontos iniciais sobre a operação direta

- Exige a constituição de um órgão público - que pode ser uma empresa pública, autarquia, ou outro formato - para organizar as funções necessárias à operação dos ônibus, controle do serviço, compra e manutenção da frota, recebimento de reclamações e diálogo com usuários. O tamanho e complexidade desse órgão vai depender da quantidade de pessoas a serem atendidas e do tamanho da cidade.
- Permite que os órgãos públicos tenham um controle maior da qualidade do serviço. Em alguns casos no Brasil isso tem sido benéfico. Possibilita mais participação social, pois estabelece maior proximidade entre os operadores, os tomadores de decisão e os usuários.
- Gera uma economia direta pela não existência da porcentagem de lucro do operador. Com isso, todo recurso excedente pode ser reinvestido na melhoria do sistema e na modicidade da tarifa.
- Se a prefeitura escolher ser proprietária dos veículos, há a necessidade de uma mobilização de capital para adquirir a frota. Essa opção pode contar com a contribuição de esferas superiores, a exemplo de ações orçamentárias, financiamento, ou em modelos híbridos, como veremos adiante.
- Gera menos conflitos de interesses no sistema. No entanto, deve-se ficar atento para evitar o aumento excessivo dos gastos públicos ou falta de clareza nas contas. Por isso, é fundamental seguir linhas claras de boa gestão, transparência e participação social.

Pontos iniciais sobre a operação concedida

- Conceder um serviço, principalmente de ônibus, não deve ser uma opção para a prefeitura reduzir os gastos com transportes. Isso porque é necessário ter uma equipe complexa e técnica para fiscalizar, coordenar e gerenciar o sistema, garantindo os critérios de qualidade e controle necessários para assegurar o direito dos usuários.
- Dentre as possíveis vantagens estão a maior agilidade do ente privado em inovar - desde que custeado e estimulado - e a menor necessidade de mobilização de capitais com frota de ônibus, insumos e depreciação por parte do poder público.
- Com a concessão será criada uma nova figura jurídica que gera influência política, social e econômica na cidade, com monopólio artificial do serviço e com a qual o poder público terá que negociar e dialogar as questões relevantes de qualidade e principalmente custos do transporte.

ATENÇÃO! Em todas as maiores cidades do país esse novo ator político-econômico tem levado a disputas complexas e estratégicas - nos processos de licitação -, pelo controle da operação dos ônibus, acarretando, muitas vezes, na judicialização de várias questões.

- A concessão implica a assinatura de um contrato, que inclui uma porcentagem de lucro para a empresa operadora do sistema, parte obrigatória da composição de custos.

ATENÇÃO! O poder público terá de criar ferramentas de transparência de dados e fiscalização dos custos da empresa e gestão da operação.

- Existe ainda a possibilidade da concessão ou contratação segmentadas do serviço, por exemplo: realizar um contrato para o fornecimento da frota e outro para a operação. Também pode-se contratar em separado a manutenção e posse dos terminais e das garagens. Esta segmentação diminui os tamanhos dos contratos e das empresas, aumenta a competitividade e pode reduzir os custos.

OPERAÇÃO DIRETA

O Idec identificou diversas cidades no país onde o transporte coletivo é operado de maneira direta pela prefeitura ou órgão gestor. A Pesquisa de Informações Básicas Municipais do IBGE de 2017 aponta que são mais de 200 municípios com essa forma de operação de ônibus no Brasil.

Porém, o assunto vem sendo tratado com pouca atenção, e muitas das cidades que optaram por esse modelo sofrem com pouquíssima assessoria técnica e

jurídica nas esferas superiores de governo e dos órgãos de controle. É importante apontar que vários municípios possuem o modelo estatizado pela falta de interesse de entes privados. Nessas situações, o sistema tende a ser pouco planejado e, portanto, de baixa qualidade.

Diante desse cenário, o Idec oferece aqui algumas orientações fundamentais para qualificar a operação direta:

GESTÃO DO SISTEMA



Regulação do serviço: uma lei ou decreto específicos normalmente agrupam as regras principais para organizar o sistema na cidade, expondo as funções de cada órgão envolvido, as diversas fontes de recursos do sistema, os direitos dos usuários, entre outros.



Órgão de execução do serviço: as melhores práticas apontam para a criação de empresa pública ou autarquia com função focada na operação do serviço. A gestão do serviço pode ficar com essa mesma empresa ou ser repassada a outra. O importante é que para cada função haja uma equipe responsável.



Órgão de fiscalização do serviço: é fundamental que haja a atuação de órgãos de controle, como o Ministério Público e os tribunais de contas. É necessário estabelecer uma ouvidoria independente, para possibilitar a reclamação e acompanhamento dos serviços pelos usuários. Também

é importante a existência de conselhos de gestão com participação dos usuários, preferencialmente paritários, para uma fiscalização mais próxima e imediata das atividades.



Fiscalização eletrônica: trata-se de disponibilizar dados sobre o sistema em plataformas de fácil acesso a qualquer pessoa, como páginas na internet, permitindo um controle mais eficiente e a redução de custos. Esse sistema pode ser implantado por licitação específica. Os dados devem ser apresentados de forma completa, transparente e compreensível.



Área de atuação: o cenário mais comum é um município gerir o sistema de ônibus na área do seu território. Mas, dois ou mais municípios podem formar consórcios para atender de forma melhor uma região conectada, juntando recursos e capacidade técnica para também melhorar o serviço.

TARIFA E CUSTO DO TRANSPORTE



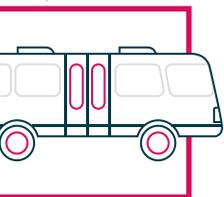
Déficit do sistema: um sistema de ônibus que dê déficit não necessariamente é errado ou mal gerido. Para ter uma tarifa justa e acessível, talvez o sistema não consiga se custear baseado apenas na receita das tarifas pagas pelo usuário. Por isso, a Lei 12.587/2012, que institui a PNMU, aponta, em seu Artigo 9º, a necessidade de buscar formas de custear o serviço com receitas acessórias e subsídios.

Custo do serviço: o poder público deve manter as contas do sistema segregadas de outros custos do município. Assim, terá maior controle e poderá dar transparência às receitas e custos.

Receitas acessórias: o serviço operado pelo município também deve buscar receitas acessórias para cobrir os custos do sistema e reduzir a tarifa. O órgão gestor pode licitar serviços de propaganda nos veículos públicos ou utilizar receitas de um possível fundo de transportes (ver capítulo *Compondo um Fundo de Transportes*).

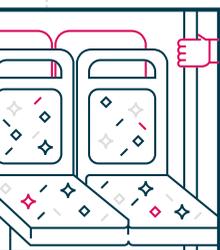
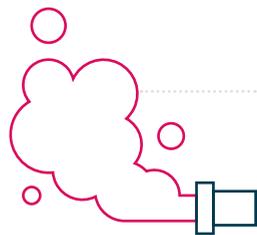
DIA-A-DIA DA OPERAÇÃO

Informação: as informações sobre o sistema devem estar disponíveis aos usuários nos pontos de ônibus e nos veículos, como os nomes das linhas, itinerários, entre outros, conforme detalha o Artigo 14 da PNMU. Com a contratação de empresa de rastreamento por GPS, a prefeitura pode disponibilizar esses dados em formato aberto, permitindo rápida utilização e publicação em aplicativos.



Frota de ônibus: ao licitar a compra de ônibus para o serviço, o poder público deve ficar atento à qualidade e atualidade dos equipamentos. Também deve levar em conta a redução de emissão de poluentes, a acessibilidade, os futuros custos de manutenção da frota e o conforto e qualidade do veículo para os motoristas e demais funcionários.

Qualidade ambiental: é direito dos usuários e deve ser uma preocupação constante. O poder público deve buscar a redução das emissões de poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa (GEE) por meio da compra de ônibus não-poluentes e da prioridade do transporte coletivo nas vias.



Segurança dos usuários: a aglomeração de pessoas nos ônibus em horários de pico ou embarque e desembarque no período noturno pode expor os usuários a situações de violência. Por isso, o poder público deve aplicar medidas especiais de prevenção e de atendimento às denúncias, levando em conta as especificidades dos usuários, como idosos, crianças e mulheres (maioria dos usuários), com atenção a casos de assédio sexual.

**ARARAS- SP**

Sistema com operação pública desde 1984, é ainda hoje o mais bem avaliado daquela região, tendo uma das tarifas mais baixas do estado. Gerido e operado por uma autarquia pública chamada TCA - Transportes Coletivos de Araras, a prefeitura vem buscando avançar constantemente na qualidade do sistema, inclusive com adoção de rastreamento por GPS e disponibilização de aplicativos para os usuários acompanharem os ônibus em tempo real.

O serviço também oferece benefícios e gratuidades que asseguram o direito da população mais carente. Os gestores, porém, têm apontado dificuldades em buscar recursos e auxílio de órgãos superiores para a compra e manutenção dos ônibus.

MARICÁ - RJ

Sistema com operação pública criado em 2014, foi implantado junto com uma política de tarifa zero, o que vem incentivando fortemente o uso de transporte coletivo. É hoje a maior cidade do país com transporte coletivo gratuito.

O sistema é gerido por uma autarquia chamada EPT - Empresa Pública de Transportes que tem apostado em tecnologia de GPS e wi-fi nos veículos para atrair mais usuários. Além disso, mantém um programa consistente de renovação da frota. A prefeitura também já apresentou planos de investir em qualidade ambiental. Em parceria com a UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro, a EPT está buscando desenvolver tecnologias limpas nos ônibus.

OPERAÇÃO CONCEDIDA

A Constituição Federal, em seu Artigo 175, e a PNMU determinam que a concessão do serviço de transporte seja feita por meio de licitação, processo regulamentado pela lei de concessões, Lei Federal 8.987 de 1995.

Esse processo inclui várias etapas, que podem ser divididas em três partes: o processo de licitação, o de remuneração e a operação cotidiana do serviço pós-contratação. Veja a seguir mais detalhes:

Parte 1 | O processo de licitação



CONSULTA PÚBLICA

Não há dúvidas de que uma licitação de ônibus é um assunto complexo. Porém, apesar de ser um direito do usuário participar do planejamento da política de mobilidade (Art. 15º, PNMU), e ser uma obrigação da administração pública dar publicidade ampla ao processo todo (art. 37º, CF), ainda não há legislação que obrigue os órgãos de transporte a realizar uma consulta pública sobre o documento. Por isso é fundamental cobrar que o órgão de transporte ouça a população sobre os termos da licitação, antes da publicação do edital final.

A consulta traz conteúdos valiosos da vivência cotidiana dos usuários de transporte da cidade e é um elemento indispensável para um planejamento adequado das regras e especificações da licitação e da operação de ônibus. Ao contrário do que alguns dizem, a participação social não atrapalha as questões técnicas, pelo contrário, ela deve ser um dos insumos técnicos do trabalho.

Prazo e locais: o Idec defende que a consulta deve ser de ao menos 90 dias (evitando feriados e datas festivas), além de amplamente divulgada. Isso é o que recomenda o Art. 31 da Lei 9.784/1999, sobre boas práticas dos órgãos federais. Também deve incluir audiências públicas em diversas regiões da cidade para facilitar o acesso de toda a população. É importante, ainda, realizar outras audiências temáticas para os assuntos mais relevantes e que se julgar necessários.

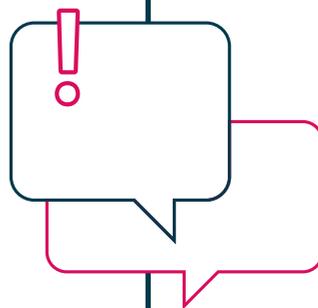
Consulta pública

COMO DEVE SER

É comum que os estados e municípios tenham a sua própria lei de processo administrativo, que devem dispor a respeito da consulta pública. Nesse sentido, é fundamental que a lei local estabeleça de modo claro como se dará o diálogo com a população, principalmente com relação aos prazos e as condições de participação.



Comunicação: os conteúdos do edital muitas vezes são técnicos e complexos, então o Poder Executivo deve realizar um esforço ativo e intersecretarial para comunicar de forma simplificada e acessível. Isso pode ser feito por meio de materiais impressos, eletrônicos e audiovisuais, com linguagem simples para que todos possam entender a proposta, avaliar como ela irá impactar sua vida e sua região, e assim poder opinar para melhorá-la.



CONCORRÊNCIA



Competitividade: é importante que o maior número de empresas concorram na licitação. Com mais propostas em disputa, cria-se a possibilidade de uma licitação que garanta maior qualidade no serviço e custos menores.

Existem situações em que as empresas de ônibus já estão estabelecidas nas cidades e, no caso de uma nova licitação, elas têm muitas vantagens sobre outras de fora. O edital precisa levar em conta esta situação e incentivar a ampla competitividade para atrair propostas melhores para a cidade. Da mesma forma, não pode trazer exigências que restrinjam a competitividade favorecendo aqueles que já estão operando o sistema. São necessárias ações afirmativas por parte do poder público para elaborar instrumentos que equalizem essa disputa.

Garagens: exigir que, para concorrer, a empresa seja proprietária de garagem naquele município ou região impede a participação de novos competidores. É necessário adotar medidas para desvincular a posse da garagem dos atuais operadores. Se for difícil estatizar os terrenos, a gestão pode conceder separadamente as garagens para exploração comercial, entre outras soluções. Em último caso o poder público pode avaliar incluir as garagens como bens reversíveis para retomar esses equipamentos para o poder público.

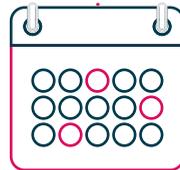
Empresas estrangeiras: permitir a participação de empresas de outros países aumenta a competitividade e atrai novos investimentos e tecnologias.

Divisão dos lotes: deve-se criar mecanismos para impedir que uma empresa tenha domínio excessivo do serviço na cidade. É preciso dividir a operação na cidade em áreas. Com diversas empresas operando, é possível uma comparação entre elas, aumentando, eventualmente, a competição entre as empresas por um serviço de maior qualidade.



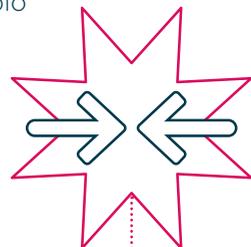
A divisão por lotes também permite que se faça as contratações em separado, reduzindo o tamanho de cada processo licitatório e aumentando a atratividade de novos concorrentes, com processos mais frequentes.

Prazo de início da operação: deve ser de pelo menos três meses para todos os concorrentes se estabelecerem e comecem a operar na cidade. Esse período deve levar em conta os prazos necessários para que candidatos de fora, que não dispõem de equipamentos e pessoal, se estabeleçam na cidade.



Exigência de experiência anterior: Dependendo do tamanho da frota a ser operada, é interessante que a empresa que concorrer tenha experiência prévia, mas essa exigência não deve ser exacerbada, pois pode impossibilitar a concorrência.

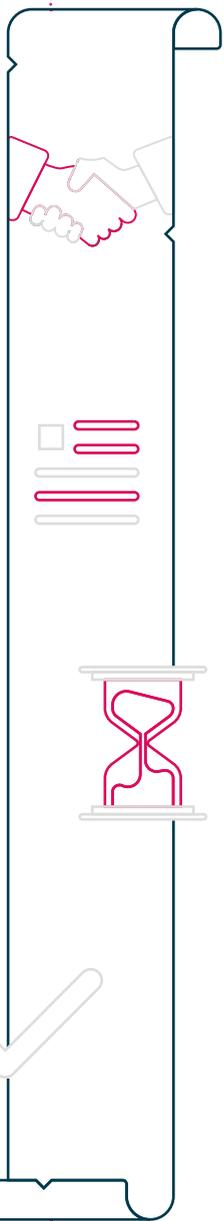
Conflito de interesses no setor: deve-se limitar a participação de empresas que atuam em outras etapas da cadeia econômica de transporte coletivo, como por exemplo a fabricação e o financiamento dos ônibus, pois isso pode levar ao favorecimentos dessas empresas.



Conflito de interesse entre modos: deve-se limitar a participação de empresas que atuam em outros modos de transporte na cidade, como trens, metrô, balsas etc. Evita-se, assim, que vantagens econômicas e monopólios sobre certas áreas possam estimular a má qualidade na operação de determinadas linhas de ônibus.

Papel do Cade: O edital precisa apontar que em caso de cisão, incorporação, fusão e transferência de controle acionário das empresas operadoras, ou em caso de transferência da concessão para outras empresas, a competência para aprovação ou não do Ato de Concentração é da autoridade de concorrência brasileira, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), que tem expertise para avaliar se há ameaças à competitividade no setor.

CONTRATOS DAS EMPRESAS



Formato de contratação: a Política Nacional de Mobilidade Urbana obriga desde 2012 que as empresas de ônibus sejam selecionadas por meio de licitação para operarem nos municípios. Na licitação, o formato mais comum de contratação é o de concessão comum, prevista pela Lei Federal 8.987/95, que pressupõe a existência de bens reversíveis, ou seja, investimentos privados que serão convertidos em equipamentos públicos ao fim da concessão. Mas há experiências com contratações diretas da prestação do serviço, na qual o órgão público define exatamente o serviço a ser operado e contrata empresas para operar linhas com itinerários estabelecidos, ou parcelas do serviço.

Pessoa Jurídica: em caso de consórcio, os tribunais de contas recomendam que sejam formadas Sociedades de Propósito Específico (SPE), pois garante-se maior facilidade de controle financeiro das empresas. Os objetivos principais de se exigir a constituição de uma SPE são a unificação das contas, diminuição de riscos e ampliação da transparência da gestão.

Prazo do contrato: o prazo do contrato está relacionado com o custo do serviço, com os investimentos do parceiro privado, com a competitividade no serviço e com os objetivos desejados do sistema de ônibus. A bibliografia acadêmica no setor aponta que prazos extensos prejudicam a qualidade do serviço e impedem uma competitividade plena. Assim, as boas práticas indicam intervalos de 5 a 10 anos, a partir dos quais se adaptam os montantes de investimento e o cálculo de viabilidade econômica. Não são positivos os prazos excessivos estabelecidos em 20 anos ou mais.

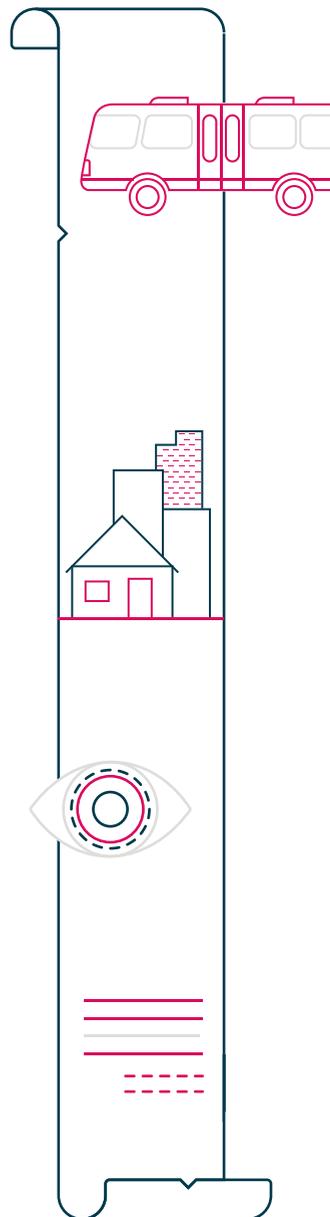
Regulação do prazo do contrato: não é positivo que o Legislativo estabeleça um prazo fixo de contrato, sem conexão com a realidade da operação, engessando o cálculo econômico da concessão. O cálculo deve ser feito pelo órgão de transporte com os princípios citados acima.

Objeto do contrato: embora seja comum a delegação do serviço de transporte com suas infraestruturas, como a frota, exemplos internacionais demonstram experiências interessantes com a divisão do serviço em contratos separados. Por exemplo, concedendo a frota de ônibus e o serviço de operação dos veículos para empresas diferentes. Com isso aumenta-se a pluralidade de empresas e a competitividade, reduzindo-se o preço.

Bens reversíveis: em concessões, normalmente existem exigências para as empresas realizarem investimento em infraestruturas, revertendo parte do lucro em melhorias para a cidade. São os chamados bens reversíveis. É preciso tomar cuidado para que esses bens não misturem atividades muito diferentes do serviço de ônibus no mesmo contrato, ou não encareçam demais o contrato. Também é importante ter transparência sobre os custos desses bens.

Fiscalização eletrônica das empresas: deve estar assegurada no contrato para garantir o cumprimento das metas de qualidade (partidas, falhas mecânicas, velocidade excessiva), com precisão e transparência para os usuários.

Extinção e prorrogação do contrato: os critérios devem estar detalhados para garantir o controle do poder concedente e a transparência sobre o término do contrato.



GESTÃO DO SISTEMA

Órgão de concessão do serviço:

o poder concedente é o próprio ente federado (estado, distrito federal ou município), que seleciona as empresas e gerencia o serviço, controlando as viagens, atendendo ao usuário, entre outras funções.

Órgão de fiscalização do serviço:

para que o sistema seja eficiente é fundamental que as funções de operar e fiscalizar o sistema de transporte sejam segregadas. Para garantir a imparcialidade no processo, o órgão regulador deve ser autônomo e descentralizado, como uma agência reguladora, com autoridade, amplitude de poderes, alta especificação técnica, permeabilidade à sociedade e independência.

Participação social: é importante que seja uma diretriz sempre presente na gestão dos ônibus. A comissão composta de representantes do poder

concedente, da concessionária e dos usuários, prevista no parágrafo único do Artigo 30 da Lei de Concessões, deve ser a ferramenta básica para fiscalizar a execução dos contratos. As cidades devem contar também com conselhos de mobilidade para acompanhar todas as políticas públicas na área na cidade.

Atividades associadas: os tribunais de contas aconselham que outros serviços vinculados ao serviço de ônibus, tais como a bilhetagem, as tecnologias de controle do sistema e a operação dos terminais, sejam ou executadas pelo próprio poder público, ou concedidas em separado para outras empresas. O objetivo é evitar que uma concessão muito volumosa de serviços fique concentrada nas mãos de poucas empresas, o que pode elevar os custos e reduzir a competitividade.

Parte 2 | O processo de remuneração

Tarifa como receita: modelos de remuneração nos quais a tarifa é fonte de receita exclusiva estimulam seu aumento progressivo. Isso porque a perda de passageiros ou o aumento do custo dos insumos recaem sobre o usuário, prejudicando sua acessibilidade financeira ao sistema e induzindo à perda de receitas.

Remuneração das empresas: a remuneração baseada nos custos da operação e no desempenho da empresa em relação à qualidade do serviço prestado (pontualidade das partidas, avaliação dos usuários e critérios de qualidade e segurança) é a mais indicada. Isso demanda a formulação de equações que expressem esses itens, ponderando um em relação ao outro. A remuneração por passageiro não estimula a qualidade, incentivando a lotação dos veículos.

Busca pela redução do custo: o modelo de remuneração do serviço deve incentivar o comprometimento dos operadores com a redução dos custos do sistema. O objetivo é estimular a eficiência operacional das empresas.

Índice de produtividade: deve-se aplicar índices que transfiram, para os usuários, parcelas dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas. Ou seja, da economia que, ao longo do tempo, se tem com redução do consumo de combustível, desgaste e depreciação dos veículos, mantendo a taxa de lucro das empresas.

Limites da remuneração: o órgão federal de advocacia da concorrência (Seprac) ensina a elaborar uma previsão de teto de aumento da remuneração, para estimular que as empresas busquem formas de reduzir os custos sem prejudicar a qualidade.

Parte 3 | Operação cotidiana do serviço pós-contratação

Informação: é mais prático que o poder público centralize a função de fornecer informação ao usuário. Organizar os dados em formato GTFS torna a impressão mais ágil e permite que sejam usados em aplicativos junto com os dados de GPS.

Qualidade ambiental: é direito dos usuários. O contrato deve estabelecer metas para reduzir, até zerar, a emissão de poluentes pelos ônibus, além de multas e penalidade para as empresas que não cumprirem.



PORTO ALEGRE - RS

O sistema portoalegrense inova em dois pontos importantes: o edital de licitação é um dos raros entre as capitais a organizar receitas acessórias. O documento aponta que além das receitas da tarifa o sistema pode receber receitas de propaganda em espaços publicitários, mídia eletrônica, sistemas de áudio, celulares e cartões. Além disso, a cidade apresenta uma área de operação concedida a uma empresa pública, a Carris.

A **receita acessória** é importante porque reduz os custos e aumenta o acesso da população mais vulnerável. Já a **empresa pública** permite a experimentação de outras formas de operação do serviço, mantendo no poder público a expertise sobre o tema, elevando o conhecimento, a capacidade de gestão e a produção de dados primários, bem como o poder de controle sobre os entes privados.

GOIÂNIA - GO

O serviço de transporte público coletivo na capital goiana foi organizado de forma unificada para toda a Região Metropolitana de Goiânia, que abrange a capital e municípios vizinhos. É organizado em uma rede de serviços denominada Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTC), responsável pela gestão do sistema.

A formulação de consórcios permite uma integração maior entre as cidades, facilita e barateia o percurso dos usuários com integração tarifária e otimização dos serviços e investimentos. A RMTC envolve uma estrutura de governança que inclui atores públicos e privados.

Como funciona uma licitação de ônibus passo-a-passo

1.

O órgão público de transportes ou o governo, ao decidir conceder a operação do serviço para empresas privadas, estuda a rede de transporte da cidade e analisa as dinâmicas dos deslocamentos das pessoas, para atender às demandas existentes e estimular o uso do transporte público.

2.

Com o estudo e os planos definidos, elabora-se a minuta do documento do **edital de licitação**. Os usuários e a sociedade civil podem e devem colaborar nessa etapa, por meio de oficinas ou reuniões temáticas.

5.

A prefeitura publica o **documento definitivo** com as regras de operação e os prazos para que as empresas de ônibus interessadas enviem propostas para concorrer no processo.

4.

O órgão de transporte publica respostas a todas as contribuições, apontando o que foi aceito e o que não pode ser adicionado com a respectiva justificativa.

3.

Para garantir a participação e fiscalização dos cidadãos, o órgão de transporte disponibiliza o documento para **consulta pública** por ao menos 90 dias e realiza **audiências públicas regionais e temáticas**.

6.

Ao ser publicado, o edital ainda fica sujeito a questionamentos de **órgãos de controle**, como o **Ministério Público** ou **Tribunal de Contas**, caso sejam identificados erros ou falhas. Nessa situação, o órgão de transporte deve realizar as correções exigidas e publicar um novo documento. Os usuários ou organizações da sociedade civil podem acionar ou colaborar com os órgãos de controle nesse trabalho.

8.

O poder público **analisa os documentos** enviados pelas empresas, seleciona as melhores propostas, de acordo com os critérios previstos no edital e homologa o resultado. Nessa etapa, órgãos de controle que ainda identificarem falhas ou empresas que se sentirem prejudicadas podem acionar a Justiça.

7.

Resolvidos os problemas, o processo é liberado. Nas datas definidas pelo edital, o poder público abre publicamente as propostas enviadas pelas empresas concorrentes.

9.

Elabora-se o **contrato** para assinatura das empresas selecionadas. Começam a contar os prazos estabelecidos de concessão do serviço.

10.

Após a assinatura do contrato, deve haver um prazo de pelo menos **três meses** para as empresas vencedoras se adequarem às exigências estabelecidas no edital e se instalarem na cidade ou região de operação.

11.

O órgão de transporte começa a emitir as chamadas **Ordens de Serviço** para que se inicie o serviço de ônibus baseado nas novas regras do edital.

PONTOS DE ATENÇÃO PARA OS DOIS SISTEMAS

ESFERA DE GOVERNO

A Constituição ressalta que o transporte público local é de responsabilidade do município. Porém, essa limitação tem gerado muitos conflitos nas regiões metropolitanas em razão do crescimento das cidades, que ultrapassam seus limites

administrativos. Portanto, é bastante salutar que os municípios se consorciem, como ocorre na região de Goiânia (GO) e Recife (PE). O sistema unificado permite a integração tarifária e das linhas para evitar que o usuário faça baldeações em excesso e pague múltiplas passagens.

MUDANÇAS NAS LINHAS

Participação: as mudanças nas linhas impactam a vida dos usuários diariamente. Por isso, é essencial garantir que a população possa participar das discussões sobre essas alterações ao longo da execução dos contratos.

Comunicação: o município deve divulgar mapas e informações sobre as mudanças, além de realizar oficinas e audiências públicas para que os usuários tenham mais condições de debater as alterações propostas.

Aumento da rede: é importante sempre buscar aumentar a cobertura na cidade para atrair e atender mais usuários

Maior eficiência: as mudanças propostas devem apresentar estudos que indiquem maior eficiência do sistema. Porém, também deve-se levar em consideração a melhoria nas transferências entre as linhas, pensando sempre nos fatores: tempo de viagem, segurança e conforto dos usuários.

Prioridade nas vias: a prioridade dos ônibus no viário deve ser pensada como parte integrante de sua operação. A via exclusiva garante viagens mais rápidas e com melhor qualidade. Também aumenta a confiabilidade do serviço, a capacidade de controle e planejamento dos intervalos, além de melhorar a eficiência energética dos veículos e reduzir a emissão de poluentes.



CONTROLE E FISCALIZAÇÃO POR GPS

Garante ao município mais objetividade, independência e impessoalidade para a fiscalização do serviço. Além disso, fornece uma grande quantidade de dados do sistema aos usuários, garantindo maior transparência e a possibilidade de controle pela sociedade civil.

RECURSOS HUMANOS

Na composição do quadro de funcionários é importante haver cotas que permitam a diversidade de gênero e raça. Isso melhora a qualidade de atendimento à diversidade de usuários. A equipe também deve receber treinamentos frequentes de boas condutas em segurança no trânsito e relacionamento com usuários.

DIREITOS DOS USUÁRIOS

O cidadão tem direito a um transporte público limpo, pontual, com manutenção e lotação adequadas. Por isso, o serviço deve seguir os parâmetros definidos na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012), no Código de Defesa do Consumidor (Lei 8.078/90), Lei de Concessão (Lei 8.987/95) e no Código de Defesa do Usuário dos Serviços Públicos (Lei 13.460/17). Dentre os principais direitos estão:



Modicidade tarifária: os governos devem buscar fontes de receitas que não o usuário para tornar o transporte mais acessível e estimular seu uso.



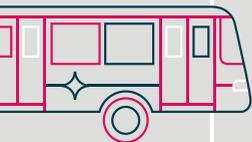
Segurança: a integridade física e jurídica do usuário precisa ser garantida durante todo o deslocamento.



Cortesia: os usuários devem ser atendidos com gentileza e cordialidade.



Atualidade: as técnicas, equipamentos e instalações do serviço de transporte devem ser modernos e sempre melhorados.



Eficiência: o serviço deve alcançar o melhor resultado com o menor gasto de recursos possível.



Continuidade: as pessoas têm o direito de se deslocar em qualquer local e hora, sem interrupções, por isso o transporte público deve ser contínuo, 24 horas por dia, em pelo menos um dos modos.

Generalidade: o atendimento deve ser universal, abrangendo pessoas de todas as rendas, raças, orientações sexuais etc. Não deve haver a necessidade de mediação ou ferramenta para acionar o serviço. Qualquer aplicativo ou mediador pode ser classificado como um serviço privado, complementar ao transporte público da região.

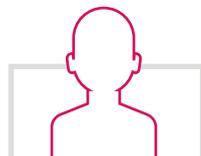
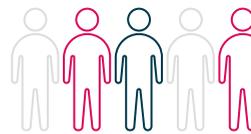
Atendimento (SAC): o serviço de atendimento previsto no edital deve ser adequado, garantindo-se que sejam seguidas as boas práticas do Decreto Federal 6.523/2008, que fixa as normas gerais sobre o Serviço de Atendimento ao Consumidor (SAC).

Ouvidoria: é necessário que os usuários possam recorrer à ouvidoria para garantir seus direitos, conforme disposto no Código de Usuário de Serviços Públicos (Art. 13 a 17). Assim, devem ser disponibilizados formulários simplificados e de fácil compreensão, para que se possa apresentar manifestações sobre a prestação do serviço.

Participação social na fiscalização: é direito dos usuários participar do colegiado de fiscalização do serviço de transporte público, conforme previsto no Artigo 30, parágrafo único, da Lei de Concessões.

Conselho de Usuários dos Serviços Públicos:

a participação dos usuários também deve ser garantida no acompanhamento da prestação e na avaliação dos serviços públicos por meio do Conselho de Usuários. Esse é um órgão de caráter consultivo, conforme definido pelo Código de Usuário de Serviços Públicos (Art. 18 a 22).



TARIFA E CUSTO DO TRANSPORTE



Tarifa: é importante buscar formas de reduzir o custo do serviço pago pelo usuário, com receitas acessórias e subsídios, conforme o Artigo 9º da PNMU. A tarifa não deve ser a única fonte de receita do sistema. Existem diversos exemplos de alternativas para essa medida, como: direcionamento de parte de impostos diretamente para esse objetivo ou a criação de uma taxa específica, além de exploração de receitas, como propaganda nos veículos, entre outros.



Fontes de receitas: dentre as opções para obtenção de receitas está a utilização de recursos decorrentes do recolhimento de impostos, na forma de tributos, taxas ou contribuições, a serem destinados como subsídios ao transporte coletivo. Existem diversos exemplos nesse sentido, como recursos de estacionamentos públicos, tarifa sobre o uso de gasolina, além de exploração de receitas acessórias, como propaganda nos veículos.



Busca pela redução do custo: as fontes de receitas também devem funcionar como uma ferramenta de redução do custo das tarifas para aumentar a atratividade do sistema, reduzir a perda de usuários e garantir mais previsibilidade e sustentabilidade econômica ao sistema de ônibus.



Organizando as receitas: a criação de fundos especiais como destino para receitas vinculadas pode auxiliar a gestão e garantir recursos para o sistema de transporte público. Além disso, possibilita o controle social e, portanto, a transparência da aplicação dos recursos.

POSSIBILIDADE DE CENÁRIOS HÍBRIDOS OU MISTOS

O poder público pode adotar também um modelo híbrido de gestão, mesclando atividades concedidas à iniciativa privada com outras mantidas e executadas pela próprio poder público.

As possibilidades precisam ser avaliadas e podem variar muito de acordo com as necessidades de cada região e cidade.

O padrão mais comum são as variações envolvendo a separação da posse da frota dos ônibus dos serviços cotidianos de operação. Por exemplo, o poder público pode alugar a frota de ônibus de uma empresa e manter uma empresa pública operando os veículos cotidianamente.

O poder público pode também manter uma frota pública e privatizar apenas a manutenção dos ônibus. Além disso, pode conceder as duas atividades, frota e operação, em processos separados a duas ou mais empresas diferentes.

Existem ainda outras soluções para a frota, que é a parte do sistema que exige a maior mobilização única de capitais. O Idec defende que os

governos estaduais e o Federal, que possuem mais recursos, possam ajudar nessa equação, aproveitando os recursos para buscar soluções menos poluentes.

Outra possibilidade é o poder público contratar empresas públicas para prestar o serviço. O exemplo mais conhecido é o da Carris de Porto Alegre, mencionada no processo de licitação da cidade.



ATENÇÃO!

Não se deve fazer gestão compartilhada da bilhetagem e do sistema de monitoramento, devido aos claros conflitos de interesse que podem ocorrer. A bilhetagem envolve montantes muito altos de dinheiro e conhecimentos sobre indicadores e valores estratégicos da operação. Já a gestão do sistema de monitoramento abrange dados que implicam a penalização dos próprios agentes. Assim, essas atividades devem permanecer com o poder público ou serem concedidas em separado.

COMPONDO UM FUNDO ESPECIAL DE TRANSPORTES

Com o objetivo de reduzir a tarifa cobrada dos usuários, é importante avançar na criação de fundos que organizem receitas para o transporte coletivo, que hoje sofre com escassez de recursos. O ideal seria reunir receitas de todas as esferas governamentais, formando um fundo interfederativo. Mas, caso o governo federal não avance em propostas neste sentido, cada município ou estado pode criar fundos próprios.

O fundo deve ser amplamente debatido pela sociedade e pelos usuários. Considerando as especificidades da área de transportes, deve ser dividido em dois grandes blocos de recursos de origens e finalidades distintas: recursos para infraestrutura de transportes e de mobilidade e recursos para o custeio da operação dos ônibus.

Recursos para infraestrutura

Devem ser contínuos, com periodicidade mensal ou semelhante. Podem ser estruturados em programas ou pacotes, a depender da demanda de cada cidade. O recurso deve ser organizado para ser aplicado em obras

de priorização e incentivo ao transporte coletivo, bem como em mobilidade ativa - por bicicleta, a pé ou outros meios - incentivando a intermodalidade

Os fundos podem ser compostos por recursos de outorgas onerosas ou contribuições de melhoria fruto de obras públicas - instrumentos de captura de valor pela valorização trazida pelo transporte público, receitas de pólos geradores de tráfego, receitas de impacto ambiental e outros repasses eventuais dos governos.

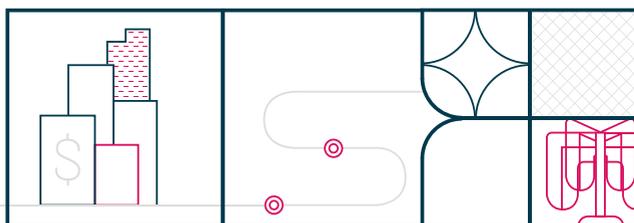
Recursos para operação

Os recursos para operação precisam ser em volumes diários, para conseguir gerar um impacto no valor da tarifa. Ou seja, precisa atender a milhões de usuários por dia. Os valores irão variar de acordo com o tamanho da cidade, mas as fontes também deverão se adequar a esta proporção.

Os recursos podem ser: taxa sobre os combustíveis, cobrança de estacionamentos em vias públicas, tributo com base na folha de pagamento de empresas, tributos sobre aplicativos de transporte individual motorizado

ou ônibus privado, e exploração de receitas acessórias, como propaganda nos veículos.

A diversificação das fontes de recursos é fundamental para a sustentabilidade financeira de fundos especiais. Isso porque garante um fluxo contínuo de repasses, diminuindo o impacto negativo de mudanças no contexto econômico.



SAIBA MAIS!

Para saber mais, consulte a nota técnica *“Tarifação e financiamento do transporte público urbano”*, publicada pelo IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, referência no assunto:

<https://bit.ly/1zBkL9W>

CONCLUSÃO

A administração dos serviços de ônibus é um assunto bastante complexo, que envolve diversos instrumentos, recursos, decisões técnicas e políticas. Seja qual for a opção escolhida pelo município (gestão direta ou concedida) deve-se sempre equacionar os interesses econômicos envolvidos e tomar as decisões com foco no interesse público.

O transporte público é fundamental para a cidade e tem enorme impacto na vida dos usuários e da cidade. Por isso deve funcionar de maneira eficiente e levar em consideração aspectos ambientais.

É responsabilidade dos órgãos públicos garantir a qualidade e transparência do serviço; a rigidez, coerência e exatidão do contrato; a modicidade tarifária e a plena participação social.

Esperamos que este guia possa colaborar com a multiplicação de sistemas melhores de transporte coletivo, que tenham como princípio atender dignamente aos usuários. Dessa forma acreditamos que será possível ampliar o uso dos ônibus nas cidades e mudar a realidade caótica do trânsito nos centros urbanos brasileiros.

LEIS

Código de Defesa do Consumidor: Lei Federal nº 8.078/1990. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm

Constituição Federal: CF/1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm

Lei da Transparência: Lei Federal nº 12.527/2011. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12527.htm

Lei de Responsabilidade Fiscal: Lei Complementar nº 101/2000. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp101.htm

Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU): Lei Federal nº 12.587/2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm

Prioridade de atendimento: Lei Federal nº 10.048/2000. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L10048.htm

Normas para licitações e contratos da Administração Pública: Lei Federal nº 8.666/1993. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8666cons.htm

Crítérios para a acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida: Lei Federal nº 10.098/2000. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L10098.htm

GLOSSÁRIO

Bens de capital: equipamentos e instalações que servem para a produção de bens e serviços, como ônibus, pneus, máquinas, equipamentos e ferramentas voltadas para a prestação de serviços de transporte e que constituem o capital da empresa.

Edital de licitação: documento de caráter público, componente de processos administrativos nos quais o poder público seleciona uma proposta, viável e vantajosa, para contratação de uma obra, de um serviço, locação, compra de um produto ou alienação de bens.

Contrato: ajuste realizado entre órgãos públicos ou entidades da administração pública e particulares, possui como intenção o acordo entre as partes para construção de um vínculo e formalização de compromissos.

Concessão: ato pelo qual o poder público outorga a outra entidade, normalmente privada, a exploração de um serviço público, transferindo temporariamente o exercício dos direitos correspondentes.

Déficit: no contexto deste guia, é quando as despesas públicas

são maiores do que as receitas arrecadadas, ocasionando desequilíbrios ou prejuízos financeiros.

Gestão direta: no contexto deste guia, é quando o poder público, por meio de recursos humanos e técnicos próprios, executa um serviço de interesse público.

Fundos especiais: têm como objetivo reunir e agilizar a gestão de recursos, contribuindo com a transparência de aplicação dos valores e garantindo recursos públicos para áreas/setores específicos.

Intermodalidade: possibilidade do usuário ter acesso a uma rede integrada de meios de transporte para fazer os seus deslocamentos. Por exemplo: estacionar a bicicleta em um terminal de ônibus, depois embarcar em um ônibus e prosseguir viagem.

Mobilidade: conceito utilizado para tratar de forma mais abrangente os deslocamentos de pessoas e bens. Contempla mais do que o sistema de circulação e o modo de transporte utilizado. Leva também em consideração aspectos da organização social, política e cultural dos lugares.

Modicidade tarifária: princípio que determina que as tarifas devem ser as menores possíveis.

GPS (Global Positioning System): em português, Sistema de Posicionamento Global. Permite a geração e envio da informação de localização por um dispositivo móvel, em tempo real.

GTFS (General Transit Feed Specification): em português, Especificação Geral de Feed de Trânsito. É um sistema que gera arquivos de texto sobre a localização, paradas, trajetos e dados relativos aos horários dos ônibus, a partir de dados da localização espacial destes.

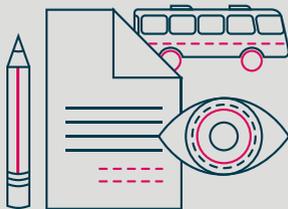
Prioridade nas vias: espaço viário para circulação exclusiva de ônibus. Pode ser constituída por faixas ou corredores de ônibus.

Receitas acessórias: conjunto de valores originários de atividades econômicas relacionadas ao objeto de um contrato de concessão. Podem ser aplicadas segundo finalidades específicas, a exemplo: subsídio de gratuidades e redução de tarifas.

Subsídios: são recursos repassados pelo poder público para as empresas concessionárias. Comumente servem ao atendimento de uma política tarifária ou para a realização de investimentos. Têm, portanto, aplicação condicionada.

Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população, que pode ser pago ou gratuito, com itinerários e preços fixados pelo poder público.

Transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda.



Conheça outros projetos do Idec relacionados a direitos do usuário de transporte público e licitações de ônibus:

Guia do Usuário de Transporte Público:

<https://bit.ly/2E51KES>

Ônibus na Linha:

idec.org.br/onibusnalinha

E-MAIL DE CONTATO:

mobilidade@idec.org.br

