

RELATÓRIO DE PESQUISA

Pesquisa: Editais de licitação do sistema de transporte coletivo por ônibus em capitais brasileiras	Data: 13/08/2020
Programa temático: Mobilidade	
Responsável: Rafael Gândara Calabria	
Revisão técnica: Kelly Cristina Fernandes Augusto	
Monitoramento jurídico: Michel Roberto Oliveira de Souza	
Equipe expandida: Rafael Del Monaco Drummond Ferreira (pesquisador/consultor)	
Apoio: Instituto Clima e Sociedade (iCS)	
Este documento foi elaborado e produzido utilizando materiais, dados e informações públicas e pode ser reproduzido, para fins não-comerciais e com necessidade de citação.	

RESUMO

Nas últimas décadas, em virtude do predomínio de regimes de operação indireta de serviços de transporte público coletivos, os editais de licitação e contratos do serviço adquiriram papel central para a definição e compreensão da relação entre o poder público, as empresas e os usuários dos serviços de ônibus. Ao definir parâmetros e critérios que disciplinam a forma de outorga dos serviços de ônibus, as obrigações das empresas operadoras em relação aos usuários, as licitações se tornaram mecanismo de garantia de direitos sociais e de implementação de políticas públicas, tal como a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

A partir desse entendimento essa pesquisa analisa os editais de licitação de 12 capitais brasileiras, situadas nas 4 regiões do país: Recife, Fortaleza e Salvador (Nordeste); Manaus e Belém (Norte); Goiânia e Brasília (Centro-oeste); São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte (Sudeste); e Porto Alegre e Curitiba (Sul). Estas são as maiores capitais brasileiras, mas apesar desse ponto em comum suas características socioeconômicas são distintas. Esse fato tornou os dados da pesquisa heterogêneos, condição que foi contornada com a classificação destes segundo critérios em comum. A fim de compará-los entre si, sem deixar de atentar e ressaltar as especificidades destes.

Ao longo da pesquisa são feitos apontamentos críticos que visam indicar pontos positivos e negativos observados, bem como chamar atenção para destaques. Isso torna essa pesquisa uma importante fonte de dados secundários para a realização de análises complementares e de conteúdo para o fomento de reflexões a respeito do cenário das concessões desse tipo de sistema.

1. ÍNDICE

ÍNDICE	2
INTRODUÇÃO	4
METODOLOGIA	4
RESULTADOS	5
Período de concessão e prorrogações	5
Objetos e escopos das licitações	7
Prazo de início da operação	9
Critérios de seleção	10
Tipologia da pessoa jurídica	11
Restrição a empresas internacionais	12
Restrição a empresas com conflitos de interesses privados em outros setores	12
Abrangência do sistema	13
Posse das garagens	14
Bens reversíveis	15
Quantidade de lotes	16
Mecanismos de barreira à concentração societária	17
Tamanho da frota de giro	18
Formas de financiamento prevista no edital	27
Receitas acessórias	28
Procedimento de reajuste tarifário/remuneração à concessionária	29
Sanções e multas	30
Cobrança diferenciada por serviço	31
Incentivos e bonificações	32
Garantias	32
Equilíbrio econômico-financeiro	33
Câmara de compensação tarifária	34
Indicadores de qualidade, desempenho e segurança	35
Monitoramento da operação	36
Treinamento de motoristas e cobradores e cotas afirmativas	37
Canais de atendimento	38
Ferramentas de combate à violência e assédio	39
Informações aos usuários	40
CONCLUSÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS	42
RESPOSTAS DOS ÓRGÃOS PÚBLICOS RESPONSÁVEIS	44

REFERÊNCIAS	44
ANEXOS	45

2. INTRODUÇÃO

A Constituição Federal define o transporte como um dos direitos sociais (art. 6º, *caput*, CF) e atribui aos municípios a responsabilidade de “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial” (art. 30, inc. V, CF). A Constituição também define o dever do Estado de seguir os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência (art. 37, *caput*, CF), determinando ainda a obrigatoriedade do processo de licitação pública (art. 37, inc. XXI, CF). Assim, os municípios adquiriram papel fundamental para a garantia do direito social ao transporte e para o desenho de políticas tarifárias socialmente justas. Contudo, essa competência tem levado à falta de integração do transporte entre cidades de regiões metropolitanas, dada a ausência de governança intermunicipal no tema.

Partindo desse entendimento e do fato de que o transporte público coletivo por ônibus tem função estratégica na conformação do sistema de mobilidade das cidades brasileiras, tendo sido amplamente difundido, o objeto desta pesquisa é o edital de licitação de sistema de transporte público coletivo por ônibus. Desse objeto parte a pergunta de pesquisa: “Quais são as particularidades e similaridades entre as mais recentes licitações de sistemas de transporte público coletivo nas doze cidades mais populosas do Brasil?”.

O universo da pesquisa engloba doze cidades brasileiras: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Goiânia, Fortaleza, Recife, Salvador, Manaus, Belém e da capital do Brasília. Esse recorte cobre capitais brasileiras populosas e localizadas nas 5 regiões do país. A pesquisa foi realizada entre 4 de agosto de 2019 e 9 de outubro de 2019, nesse período foram analisados e sistematizados editais e contratos de concessão.

Em função da caracterização desse universo, a pesquisa tem como objetivo a produção de evidências para a realização de análises comparativas, permitindo assim entender como os editais das cidades analisadas tratam dos critérios: **concorrência**, **características do serviço**; **características da frota**; **modelo de remuneração**; **parâmetros operacionais**; **monitoramento da operação**; e **qualidade do atendimento ao usuário**.

É importante ressaltar que a pesquisa tem como hipótese a predominância de regimes de concessão nas cidades pesquisadas, condição que torna os editais de licitação e os contratos peça chave para o entendimento da relação entre poder concedente e concessionárias. Portanto, durante sua execução, foram coletados dados de diferentes naturezas, estes foram classificados como critérios objetivos e critérios não objetivos; processo detalhado na metodologia.

Neste cenário, os editais e os contratos são elementos importante para a qualidade do sistema de transporte, pois são instrumentos de garantia dos direitos sociais, previstos na Constituição Federal, dentre eles o direito social ao transporte, conforme ressaltado anteriormente. Apesar do caráter técnico e político desses documentos, eles são centrais para a implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal n. 12.587/2012, que determina que a contratação de serviços de transporte deve ser precedida de licitação e firma diretrizes para a realização desta (art. 10, inc. I ao V), tais como: fixação de metas de qualidade e desempenho; definição de incentivos e penalidade; alocação de risco econômicos e financeiros; meios para prestação de informações operacionais; e identificação de fontes de receita extra tarifárias.

3. METODOLOGIA

A pesquisa foi realizada com base em dados secundários solicitados via portais de acesso à informação, disponibilizados nos sites das prefeituras municipais. Para fins de complementação dos dados encaminhados pelos órgãos municipais competentes, foram feitas pesquisas complementares nos canais de comunicação das prefeituras e das câmaras de vereadores.

Após a sistematização dos dados, foram elencadas informações gerais a serem coletadas nos editais: número do edital, objeto da concessão, modalidade, órgão responsável, ano de início, período de

contrato, prorrogação de prazo de início da operação. Além destes, foram elencados outras trinta e quatro informações, a saber: (1) período de concessão e prorrogações, (2) objetos e escopos das licitações, (3) prazo de início da operação, (4) critério de seleção, (5) tipologia da pessoa jurídica, (6) restrição a empresas internacionais, (7) restrição a empresas com conflitos de interesses privados em outros setores, (8) abrangência do sistema, (9) posse das garagens, (10) bens reversíveis, (11) quantidade de lotes, (12) mecanismos de barreira à concentração societária, (13) tamanho da frota de giro, (14) experiência prévia com frota, (16) idade da frota, (17) frota acessível e quantidade de vagas para PCD, (18) embarque ou itens para transporte de bicicletas, (19) metas de redução da emissão de poluentes, (20) itens de conforto dos usuários, (21) fórmula de remuneração, (22) formas de financiamento prevista no edital, (23) procedimento de reajuste/remuneração à concessionária, (24) sanções e multas, (25) cobrança diferenciada por serviço, (26) incentivo e bonificações, (27) garantias (28) equilíbrio econômico-financeiro, (29) câmara de compensação tarifária, (30) indicadores de qualidade desempenho e segurança, (32) monitoramento da operação (33) canais de atendimento, (33) ferramenta de combate à violência e assédio e (34) informação ao usuário.

Durante a análise notou-se que alguns critérios poderiam ser identificados de forma objetiva, tais como previsão ou não de mecanismo de barreira à concentração societária, de posse de garagem, de receitas acessórias ou de indicadores de qualidade. No entanto, outros são melhor identificados de forma descritiva, a exemplo prazo do contrato, idade da frota e procedimento de reajuste tarifário. Neste casos procurou-se detectar padrões e aglutinar dados de forma a possibilitar análises comparativas entre as cidades, principal finalidade desta pesquisa.

4. RESULTADOS

As licitações são mecanismo de regulação, por meio delas o Poder Público controla ou influencia fornecedores, públicos e privados, de serviços de interesse público. Para tanto, as licitações possuem regras de regulamentação, definidas na Lei n. 8.666/1993, Lei de Licitações, que devem ser seguidas pelos editais de concessão, os quais as condições de entrada na licitação, forma de contratação, modelo de remuneração, indicadores de desempenho e de qualidade, tipos e quantidades de serviços, incentivos à produtividade, definição de receitas alternativas, política tarifária e de subsídios, forma de controle social e os direitos dos usuários.

4.1. Período de concessão e prorrogações

Dentre os dados coletados, o período de vigor dos contratos possui caráter fundamental, pois indica quanto tempo o poder público concederá o serviços à iniciativa privada. Esse prazo é determinante para a definição dos valores da concessão, da taxa interna de retorno, do panorama empresarial do setor, do montante de investimentos privados, da competitividade do certame e do alcance dos objetivos da concessão.

A bibliografia acadêmica aponta que prazos de concessão longos tendem a comprometer a quantidade de empresas que podem se organizar para disputar a operação na cidade, compondo uma barreira para a competitividade e estimulando o domínio econômico do setor por um número restrito de empresas. Rolim (2013) explica que *“A literatura (GEIPOT, 1999; European Commission, 2001; Rolim, 2009; Rolim e Brasileiro, 2009) indica prazos contratuais em torno de 5 (cinco) anos, podendo chegar em torno de 7 (sete) anos após prorrogações contratuais condicionadas ao atendimento, pelos operadores, a índices de desempenho.”* (in. ROLIM; MEIRA; SANTOS, 2013)

Os contratos mais curtos tendem a permitir uma previsão mais assertiva dos custos e estimulam a concorrência no setor, atraindo mais empresas. Mas também demandam que os custos de investimentos e tamanho do escopo e complexidade do serviço sejam adequados à duração do contrato, e podem exigir mais participação do poder público, seja em aporte de recursos, seja pela necessidade de gerenciamento de mais contratos.

Em vista destes conceitos e da análise dos editais de licitação, verificou-se que o prazo contratual médio é de 16 anos, sendo que o maior período de contrato é o do edital de licitação da cidade de Salvador: 25 anos. É importante observar que este edital não considera possibilidade de prorrogação, de modo que, somando os prazos de prorrogação previstos nos editais, a média sobe para 24 anos, e os contratos de concessão mais longos passam a ser os dos municípios de Goiânia e Rio de Janeiro, ambos com período de vigência de 40 anos.

Tabela 1: Início de contratos, período e possíveis prorrogações (2008-2050)

	Ano de início de contrato	Prazo de contrato (anos)	Prorrogação de contrato (possíveis)	Período total possível
Goiânia	2008	20	20	40
Belo Horizonte	2008	20	0	20
Curitiba	2010	15	10	25
Rio de Janeiro	2010	20	20	40
Manaus	2011	10	10	20
Brasília	2012	10	10	20
Fortaleza	2012	15	15	30
Recife	2013	15	5	20
Salvador	2014	25	0	25
Porto Alegre	2015	20	0	20
São Paulo¹	2019	15	0	15
Belém	Não definido	6	6	12

Ainda em relação aos prazos contratuais mais extensos, em seguida vem Rio de Janeiro, Goiânia, Belo Horizonte e Porto Alegre com 20 anos de contrato cada. Enquanto Belo Horizonte e Porto Alegre não permitem a prorrogação de seus contratos, Rio de Janeiro e Goiânia podem prorrogá-los por mais 20 anos. O Rio de Janeiro pode ter sua próxima licitação dos serviços de ônibus somente em 2050.

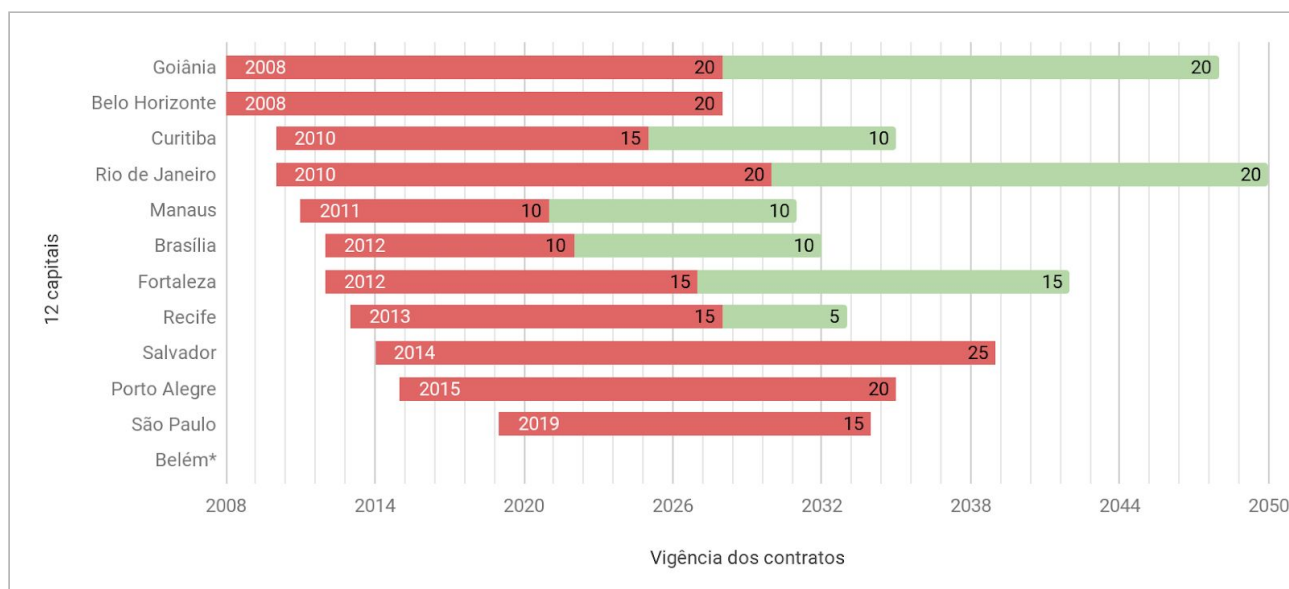
Curitiba, Fortaleza, Recife e São Paulo apresentam contratos de 15 anos, porém com regras diferentes para sua prorrogação. Enquanto São Paulo teve seu prazo reduzido para 15 anos por decisão judicial e não permite que haja prorrogações, Recife pode estender seu contrato por mais 5 anos, Fortaleza por mais 15 e Curitiba por mais 10 anos.

Para Manaus e Brasília, os prazos de contrato são de 10 anos e suas prorrogações podem ser por mais 10 anos. A concessão com menor prazo é a do sistema de ônibus da cidade de Belém, que possui lei municipal que define o prazo limite de 6 anos para seus contratos e apresenta os menores prazos entre as capitais analisadas. Seus contratos podem ser estendidos por mais 6 anos, sendo um destaque considerando o universo da análise, onde vigoram em sua maioria contratos mais longos.

¹ O prazo do Município de São Paulo está em conformidade com prazo do termo aditivo ao contrato de licitação que ajustou o prazo de concessão em conformidade com a decisão na Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 2252821-36.2018.8.26.0000, julgada procedente pelo Tribunal de Justiça de São Paulo, declarando inconstitucional o artigo 7º da Lei municipal nº 16.211/2015, que alterou o inciso I do artigo 21 da Lei nº 13.241/2001, ampliando para vinte anos o prazo contratual para as concessões dos serviços de transporte coletivo. A decisão do TJSP foi confirmada em votação unânime pela 1ª Turma do Supremo Tribunal Federal, no Agravo Regimental no Recurso Extraordinário n. 1.260.771, Relator Ministro Alexandre de Moraes, j. em 29/06/2020.

Excetuando Belém que ainda não realizou sua licitação², de maneira que não há contrato em vigência, as demais cidades tiveram seus contratos iniciados na seguinte sequência: Goiânia e Belo Horizonte (2008); Curitiba e Rio de Janeiro (2010); Manaus (2011); Brasília e Fortaleza (2012); Recife (2013); Salvador (2014); Porto Alegre (2015); e São Paulo (2019).

Gráfico 1: Início de contratos, período e possíveis prorrogações (2008-2050)



4.2. Objetos e escopos das licitações

O objeto da licitação é a definição do que está sendo contratado, isto é qual é o escopo do serviços a serem prestados pelas licitantes. Ao contrário do que se imaginava, observou-se uma variedade de serviços presentes como objetos de concessão nas 12 licitações. Para fins de análise, eles foram organizados em sete grupos:

- Serviço de transporte de passageiros por ônibus;
- Sistema de monitoramento (CCO/Sistema GPS);
- Sistema de bilhetagem eletrônica;
- Bilheterias ou rede de venda de crédito;
- Terminais e outros equipamentos de transporte;
- Sistema de atendimento ou relacionamento com o usuário;
- Serviço de transporte especial para pessoas com deficiência.

Como esperado, o sistema de transporte coletivo público faz parte do objeto de todas os editais de concessão analisados, alguns editais tratam da concessão de todo o sistema, mas há editais de concessão de parcela do sistema, tendo outras parcelas do sistema operando em outros formatos como permissão ou autorização. O serviço concedido é muitas vezes é parcelado, seguindo critérios como a divisão em lotes, itinerários específicos ou sistema com determinadas características de segregação e tecnologia. A exemplo, cidades como Belém, Curitiba e São Paulo têm em suas licitações todo o sistema de transporte coletivo público de suas cidades. Goiânia, apesar de ter um de seus lotes já licitado, correspondente ao Eixo - Anhanguera operado por uma sociedade de economia mista (MetroBus), considera também que sua licitação é de seu sistema todo.

² Início do contrato está atrelado a assinatura do contrato, certame ainda não realizado.

As demais cidades (Manaus, Salvador, Fortaleza, Brasília, Belo Horizonte, Recife, Rio de Janeiro e Porto Alegre) possuem serviços de transporte público sob o modelo de contrato de permissão (serviços complementares, alternativos, especiais, suplementares ou por lotação). Goiânia e São Paulo incluíram em suas licitações também os serviços de transporte especial para pessoas com deficiência.

A diversidade de objetos incorporados aos editais de licitação evidencia a importância que esse tipo de certame tem para o planejamento e para a operação dos serviços de transporte público coletivos, pois os itens tratam de elementos inerentes às atividades de operação, monitoramento e fiscalização. Assim, acendendo um alerta pela possível transferência do controle do interesse público do serviço ao poder concedente. Exemplo disso é a cidade de Belo Horizonte, única que, além de conceder a operação dos serviços de transporte de passageiros por ônibus, concedeu o poder de planejamento de itinerário e frequência das linhas às concessionárias do sistema, por meio de um contrato de remuneração direta, onde o operador assume os riscos de receita e custo (LIMA, 2019).

A maioria das cidades apresenta a implantação de algum tipo de sistema de monitoramento (CCO ou sistema de monitoramento por GPS) em sua concessão, como visto em sete das doze cidades (Salvador, Fortaleza, Goiânia, Belo Horizonte, Belém, Porto Alegre, São Paulo). Dessas sete cidades, apenas Porto Alegre não atrelou a construção à operação do sistema, que deve estar sob responsabilidade do poder público.

Três cidades concederam a implantação e operação de um sistema de bilhetagem eletrônica (Salvador, Fortaleza e Rio de Janeiro). Essa concentração é problemática, pois atrela à concessão ao controle da cobrança de tarifa, podendo incorrer em conflito de interesses em prejuízo dos usuários. Em Belém e Porto Alegre, exige-se somente a implantação de um novo sistema, na mesma linha Salvador concedeu a implantação e operação de bilheterias ou rede de venda de créditos do sistema, já São Paulo e Recife somente exigem a operação de tais sistemas.

Com relação a terminais e outros equipamentos de transporte, há o risco de tornar a dimensão da concessão exageradamente grande, induzindo a concentração e o domínio de atividades nas mesmas empresas, o que pode incorrer em prazos contratuais mais longos. Embora nenhuma cidade exija a construção de novos terminais, as cidades de Salvador, Goiânia, Belém, Recife, Curitiba, Rio de Janeiro e São Paulo concederam a operação de tais equipamentos. Já a cidade do Rio de Janeiro, exige que os investimentos em possíveis expansões dos terminais sejam feitos pelas concessionárias e a cidade de Salvador exige a construção e operação dos módulos de conforto, que são estruturas de apoio para motoristas e cobradores nos pontos finais das linhas. As cidades de Salvador, Goiânia e Belém exigem a implantação e operação de algum sistema de relacionamento ou atendimento ao usuário.

Tabela 2: Objeto das licitações

	Serviço de transporte de passageiros por ônibus		Sistema de Monitoramento (CCO/sistema GPS)		Sistema de Bilhetagem Eletrônica		Bilheterias ou rede de venda de créditos		Terminais e outros equipamentos de transporte		Sistema de atendimento ou relacionamento ao usuário		Serviço de transporte especial para pessoas com deficiência
	Plan.	Oper.	Plan.	Oper.	Plan.	Oper.	Plan.	Oper.	Plan. e Expa.	Oper.	Plan.	Oper.	Oper.
Manaus	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Não
Salvador	Não	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Não	Sim	Sim	Não
Fortaleza	Não	Sim	Sim	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Brasília	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Goiânia	Não	Sim	Sim	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Sim	Sim
Belo Horizonte	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Belém	Não	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Sim	Não
Recife	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Sim	Não	Não	Não
Curitiba	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não
Rio de Janeiro	Não	Sim	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Não
Porto Alegre	Não	Sim	Sim	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
São Paulo	Não	Sim	Sim	Sim	Não	Não	Não	Sim	Não	Sim	Não	Não	Sim

4.3. Prazo de início da operação

A definição do prazo de início da operação deve levar em conta o tempo necessários para que empresas estreantes, que não dispõem de equipamentos e pessoal, tenham tempo viável para adequar-se e estabelecer-se na cidade. É um elemento de justiça entre os novos entrantes e os atuais operadores, e portanto um elemento que impacta a competitividade do edital.

O prazo máximo para início das operações após a assinatura do contrato varia entre 60 e 180 dias. A cidade de Belo Horizonte estipula um prazo mínimo de 60 dias e um prazo máximo de 120, duas capitais, Manaus e Belém, restringem em dois meses, comprometendo a competitividade do edital. Mas outras quatro permitem seis meses de adequação: Salvador, Brasília, Goiânia e Porto Alegre.

A cidade do Rio de Janeiro permite que a concessionária estipule um prazo para início de sua operação em sua proposta técnica.

Tabela 3: Prazos de início da operação

<u>Rio de Janeiro</u>	Prazo ofertado em proposta técnica
<u>Manaus</u>	Até 60 dias
<u>Belém</u>	Até 60 dias
<u>Fortaleza</u>	Até 90 dias
<u>Recife</u>	Até 90 dias
<u>Curitiba</u>	Até 90 dias
<u>Belo Horizonte</u>	De 60 a 120 dias
<u>São Paulo</u>	Até 120 dias
<u>Salvador</u>	Até 180 dias
<u>Brasília</u>	Até 180 dias
<u>Goiânia</u>	Até 180 dias
<u>Porto Alegre</u>	Até 180 dias

4.4. Critérios de seleção

Observou-se que entre os critérios de seleção adotados nos processos de licitações, há apenas 3 modelos seguidos: melhor proposta técnica, maior oferta de outorga e menor oferta de tarifa ou custo por quilômetro. Verificou-se casos da escolha de uma desses critérios ou a combinação de dois deles. Segue abaixo a compilação dos dados observados:

Tabela 4: Critérios de seleção de licitação

	Melhor técnica	Maior outorga	Menor custo - tarifa ou custo por quilômetro
<u>Manaus</u>	Sim	Sim	Não
<u>Salvador</u>	Não	Sim	Não
<u>Fortaleza</u>	Sim	Sim	Não
<u>Brasília</u>	Não	Não	Sim
<u>Goiânia</u>	Sim	Não	Não
<u>Belo Horizonte</u>	Sim	Sim	Não
<u>Belém</u>	Sim	Não	Sim
<u>Recife</u>	Não	Não	Sim
<u>Curitiba</u>	Sim	Não	Sim
<u>Rio de Janeiro</u>	Sim	Sim	Não
<u>Porto Alegre</u>	Não	Não	Sim
<u>São Paulo</u>	Não	Não	Sim

4.5. Tipologia da pessoa jurídica

O formato da pessoa jurídica está intrinsecamente relacionado com a capacidade e organização que a empresa concessionária terá na execução do serviço, influenciando no nível de solidez, transparência e até facilidade de gestão do contrato. No setor, recentemente, o formato mais recorrente tem sido o da formalização dos concessionários em uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) que já aparece em alguns dos editais das capitais brasileiras.

Todas as cidades permitem que pessoas jurídicas, de forma isolada e sem a exigência de se transformar em Sociedade de Propósito Específico (SPE), concorram e sejam concessionárias de seus sistemas. A grande maioria delas também permite que as empresas se unam em forma de consórcios, com exceção de Manaus, Salvador e Goiânia. As cidades de Belo Horizonte, Recife, Curitiba, Porto Alegre e São Paulo também permitem que tais consórcios formem SPEs, enquanto Salvador, o exemplo mais avançado do país nesse tema, exige que os consórcios que participarem da concorrência formem SPEs para a concessão.

Manaus e Goiânia somente permitem pessoas jurídicas isoladas participem e sejam concessionárias de seus sistemas.

Vale destacar o caso de Salvador em que é permitido a participação de pessoas jurídicas agrupadas em consórcios no processo de licitação, porém, para que essas empresas consorciadas possam operar o lote de linhas é obrigatório a conformação de SPE, “tendo como objeto social único operar a concessão”.

Tabela 5: Tipologia da pessoa jurídica

	Pessoa jurídica	Consórcio	SPE
<u>Manaus</u>	Sim	Não	Não
<u>Salvador</u>	Sim	Não	Sim
<u>Fortaleza</u>	Sim	Sim	Não
<u>Brasília</u>	Sim	Sim	Não
<u>Goiânia</u>	Sim	Não	Não
<u>Belo Horizonte</u>	Sim	Sim	Sim
<u>Belém</u>	Sim	Sim	Não
<u>Recife</u>	Sim	Sim	Sim
<u>Curitiba</u>	Sim	Sim	Sim
<u>Rio de Janeiro</u>	Sim	Sim	Não
<u>Porto Alegre</u>	Sim	Sim	Sim
<u>São Paulo</u>	Sim	Sim	Sim

4.6. Restrição a empresas internacionais

Permitir que empresas estrangeiras participem da licitação aumenta a competitividade e atrai novos investimentos e tecnologias. Embora seja necessário avaliar prejuízos decorrentes da entrada de empresas internacionais no setor, que pode impactar o desenvolvimento tecnológico e econômico local, dada a competitividade baixa no setor, este risco provavelmente está distante, e a diversificação pode ser relevante e estimular o mercado.

Somente as cidades de Curitiba e São Paulo apresentam proibições a empresas estrangeiras de concorrerem em suas licitações, o que pode ser compreendido como uma restrição mesmo com a empresa estrangeira atendendo a obrigação de se registrar no país. As demais, ou apresentam condições para que as empresas estrangeiras participem ou não citam qualquer restrição a tal possibilidade.

Tabela 6: Restrição a empresas internacionais

<u>Manaus</u>	Permite
<u>Salvador</u>	Permite
<u>Fortaleza</u>	Permite
<u>Brasília</u>	Permite
<u>Goiânia</u>	Permite
<u>Belo Horizonte</u>	Permite
<u>Belém</u>	Permite
<u>Recife</u>	Permite
<u>Curitiba</u>	Não permite
<u>Rio de Janeiro</u>	Permite
<u>Porto Alegre</u>	Permite
<u>São Paulo</u>	Não permite

4.7. Restrição a empresas com conflitos de interesses privados em outros setores

Nenhuma cidade apresenta qualquer restrição a empresas que tenham algum tipo de conflito de interesse comercial com a operação no setor, como por exemplo a operação de outros modos de transporte concorrentes ou coexistentes. Nem mesmo a cidade de São Paulo em que empresas concessionárias do sistema de ônibus que fazem parte de consórcios que operam o sistema metroferroviário, possui restrições que ofereçam restrição a essa prática.

Destacamos esta análise pois este cenário se tornou um risco após relatos de que a operação do serviço de transporte aquaviário por barcas no Rio de Janeiro apresentou problemas após a mesma concessionária acumular a operação do transporte rodoviário intermunicipal entre a capital carioca e a cidade de Niterói, itinerário também coberto pelo serviço de transporte aquaviário.

4.8. Abrangência do sistema

A abrangência diz respeito à cobertura e a unidade da rede do sistema de ônibus licitado, podendo ser municipal ou metropolitana, ou não contemplar todo o sistema em operação, e coexistir com sistemas permissionários ou outros formatos.

Os sistemas de ônibus de Goiânia e Recife englobam essas cidades e as demais cidades de suas respectivas regiões metropolitanas. Com participação dos respectivos governos estaduais, são formados consórcios que administram um sistema que podemos considerar como metropolitano.

O caso do Distrito Federal é semelhante, pois abrange todas regiões administrativas (RA's), porém seu arranjo institucional é de caráter diferente, ou seja somente o governo distrital participa da organização do sistema. Na cidade de Curitiba, apesar de ter um sistema que abarca somente as linhas que circulam dentro de seu território, possui integração tarifária com as linhas metropolitanas que fazem a conexão da capital com as outras cidades da região e o governo estadual participa na política de subsídios. As demais cidades analisadas possuem sistemas apenas com abrangência municipal, sem integração ou vínculo com a região metropolitana.

Nas demais cidades a contratação do serviço de ônibus é realizada estritamente nos respectivos municípios, o que pode incorrer em prejuízos aos usuários, que podem ficar desassistidos na realização de deslocamentos intermunicipais, e em deseconomias decorrentes da sobreposição de itinerários.

Tabela 8: Abrangência do sistema

<u>Manaus</u>	Municipal
<u>Salvador</u>	Municipal
<u>Fortaleza</u>	Municipal
<u>Brasília</u>	Distrital
<u>Goiânia</u>	Metropolitano
<u>Belo Horizonte</u>	Municipal
<u>Belém</u>	Municipal
<u>Recife</u>	Metropolitano
<u>Curitiba</u>	Municipal
<u>Rio de Janeiro</u>	Municipal
<u>Porto Alegre</u>	Municipal
<u>São Paulo</u>	Municipal

Quanto à unificação da contratação do sistema de ônibus, existem modelos onde a licitação do serviço é realizada para o sistema convencional de ônibus, e outras partes do sistema são operadas por permissionários ou outros sistemas suplementares ou complementares. Somente as cidades de Belém, Curitiba e São Paulo incluíram todas as linhas de transporte por ônibus sob sua jurisdição em seus editais.

Entre as redes de ônibus com sistemas mistos destacamos Manaus e Salvador, com sistemas especiais de ônibus, e Brasília, Goiânia e Porto Alegre, que possuem empresas com participação de capital do poder público operando parte do sistema.

Tabela 9: Linhas operacionais

	Inclusão de todas as linhas de ônibus
<u>Manaus</u>	Não (Alternat/complem, espec)
<u>Salvador</u>	Não (complement (perms), espec)
<u>Fortaleza</u>	Não (complement (perm))
<u>Brasília</u>	Não (alternat (permis) e TCB)
<u>Goiânia</u>	Não (Metrobus)
<u>Belo Horizonte</u>	Não (suplementar)
<u>Belém</u>	Sim
<u>Recife</u>	Não (complement (permis))
<u>Curitiba</u>	Sim
<u>Rio de Janeiro</u>	Não (local e complement)
<u>Porto Alegre</u>	Não (lotaça (permis) e Carris)
<u>São Paulo</u>	Sim

4.9. Posse das garagens

Outro elemento que impacta a competitividade do edital é exigência de posse de garagem. Considerando os custos que envolvem a compra de terrenos e a construção de infraestrutura, exigir a posse pode constituir uma barreira de entrada para a entrada de novas empresas no mercado e comprometer a competitividade do edital.

A maioria das cidades exigem que já na proposta comercial ou técnica a licitante apresente o compromisso de disponibilidade de imóvel para a instalação de garagem para a operação das linhas de ônibus. Por exemplo, Salvador, Brasília, Goiânia, Belo Horizonte, Recife, Rio de Janeiro e Porto Alegre adotam este formato, o que pode ser prejudicial à concorrência.

Nesse sentido, a cidade de São Paulo é a única que exige posse de garagem anterior à licitação. Assim também, a capital paulista exige que as instalações se deem, preferencialmente, dentro das áreas dos lotes, mas admite-se que estejam em outras áreas mas que se localizem dentro do município. Fortaleza é outra cidade que estipula que as garagens estejam dentro do território de seu município.

Os editais analisados prevêm prazos para a instalação que variam de 6 a 24 meses. No caso do Rio de Janeiro, não há prazo máximo para a instalação definitiva de garagem e no caso de Goiânia, as concessionárias estipulam o prazo em suas propostas técnicas. As cidades de Manaus, Fortaleza, Belém, Curitiba não exigem nenhum compromisso prévio à assinatura do contrato, porém estipulam prazos para a instalação definitiva de garagens que variam de 30 a 90 dias após a assinatura do contrato ou a emissão das ordens de serviço.

Tabela 10: Posse das garagens

	Categoria	Prazo para instalação
<u>Manaus</u>	Posse após assinatura de contrato	60 dias após ordens de serviço
<u>Salvador</u>	Compromisso de disponibilidade	180 dias após assinatura de contrato
<u>Fortaleza</u>	Posse após assinatura de contrato	90 dias após assinatura de contrato
<u>Brasília</u>	Compromisso de disponibilidade	24 meses após início das operações
<u>Goiânia</u>	Compromisso de disponibilidade	Prazo ofertado em proposta técnica
<u>Belo Horizonte</u>	Compromisso de disponibilidade	120 dias após assinatura de contrato
<u>Belém</u>	Posse após assinatura de contrato	30 dias após assinatura de contrato
<u>Recife</u>	Compromisso de disponibilidade	Para início das operações
<u>Curitiba</u>	Posse após assinatura de contrato	90 dias após assinatura de contrato
<u>Rio de Janeiro</u>	Compromisso de disponibilidade	Sem prazo máximo
<u>Porto Alegre</u>	Compromisso de disponibilidade	24 meses após início das operações
<u>São Paulo</u>	Posse prévia à licitação	Para início das operações

4.10. Bens reversíveis

Em concessões normalmente existem exigências para as empresas realizarem investimentos em infraestrutura, com o objetivo de reverter parte dos lucros das empresas em melhorias para a cidade, chamados bens reversíveis, conforme determinado pela Lei das Concessões (Lei Federal n. 8.987/1995). É preciso tomar cuidado para que os bens indicados como reversíveis na licitação não estejam relacionados com atividades de natureza muito diferente daquelas decorrentes da operação dos serviços de ônibus ou não encareçam demais o contrato.

Cinco das 12 cidades analisadas incluem e descrevem em suas licitações a relação de bens reversíveis que a concessão pode ou deve ter. Entram nesse grupo as cidades de Salvador, Goiânia, Belo Horizonte, Belém, Curitiba e Porto Alegre. Dentro de tais relações há a inclusão de diferentes tipos de bens como equipamentos e instalações de transportes (Salvador), equipamentos e softwares do CCO (Belo Horizonte e Porto Alegre) e toda a frota de ônibus/a frota de ônibus exclusivos da cidade (Goiânia e Curitiba).

Em diálogo com item anterior, destacamos neste ponto que as cidades analisadas perdem a oportunidade de utilizar-se dos editais para corrigir questões relacionadas com a posse das garagens, mencionadas acima. Pois, caso fossem classificadas nos editais como bens reversíveis, um problema histórico relativo à posse privada das garagens poderia ser superado e corrigido, assim estimulando a entrada de outras empresas no mercado.

Tabela 11: Bens reversíveis

<u>Manaus</u>	Não
<u>Salvador</u>	Sim
<u>Fortaleza</u>	Não
<u>Brasília</u>	Não
<u>Goiânia</u>	Sim
<u>Belo Horizonte</u>	Sim
<u>Belém</u>	Não
<u>Recife</u>	Não
<u>Curitiba</u>	Sim
<u>Rio de Janeiro</u>	Não
<u>Porto Alegre</u>	Sim
<u>São Paulo</u>	Não

4.11. Quantidade de lotes

A divisão do sistema em lotes é um mecanismo para impedir que uma empresa tenha domínio excessivo do sistema da cidade. A divisão do sistema em áreas de operação possibilita que mais de uma empresa participe do certame e, no que diz respeito a operação, possibilita a comparação entre estas por parte do poder concedente.

Além disso, a divisão em lotes também permite que as contratações sejam feitas em separado, reduzindo o tamanho de cada processo licitatório e aumentando a atratividade para novos concorrentes com processos mais frequentes.

Dentre as cidades analisadas, a quantidade de lotes é variável, enquanto cidades como Belém e Recife possuem apenas 2 lotes, a cidade de São Paulo possui 32 (divididos em 3 diferentes grupos: Estrutural, Local de Articulação e Local de Distribuição). Algumas cidades possuem lotes específicos de operação de uma empresa pública de transporte como Brasília (TCB) e Porto Alegre (Carris) e que não foram objeto da licitação. Outras cidades constituíram lotes que seriam compartilhados entre as concessionárias, como no caso de Fortaleza e Rio de Janeiro. No caso de Goiânia, há 5 lotes no sistema de ônibus, porém 1 (um) deles já havia sido licitado e não fez parte do objeto da licitação de 2007.

Tabela 12: Quantidade de lotes

	Lotes	Informações complementares
<u>Manaus</u>	10	<i>Não há informações complementares.</i>
<u>Salvador</u>	3	<i>Não há informações complementares.</i>
<u>Fortaleza</u>	5	São 6 áreas operacionais, porém uma das áreas é neutra e as linhas que atuam em mais de uma área são compartilhadas entre os concessionários.
<u>Brasília</u>	5	São 5 lotes de concessão privada, foram excluídas da licitação as linhas operadas pela Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília (TCB), e os serviços complementares do STPC-DF
<u>Goiânia</u>	5	São 4 lotes de concessão privada e 1 lote que já é operado por outra empresa e não passou por processo de licitação.
<u>Belo Horizonte</u>	4	<i>Não há informações complementares.</i>
<u>Belém</u>	2	<i>Não há informações complementares.</i>
<u>Recife</u>	2	<i>Não há informações complementares.</i>
<u>Curitiba</u>	3	<i>Não há informações complementares.</i>
<u>Rio de Janeiro</u>	5	São 4 lotes em concorrência para concessão privada e 1 lote compartilhado entre todos os vencedores dos demais lotes.
<u>Porto Alegre</u>	7	São 3 regiões/bacias com 2 lotes de concessão privada e 1 lote de concessão para a empresa pública Carris.
<u>São Paulo</u>	32	São 32 lotes divididos em Estrutural, Articulação Regional e Distribuição (9 lotes, 10 lotes e 13 lotes, respectivamente).

4.12. Mecanismos de barreira à concentração societária

Considerando a necessidade de evitar monopólios ou o domínio do setor por uma ou poucas empresas, a divisão por lote é importante, além de permitir a entrada de operadores menores em cidades grandes, pela formação de lotes menores. Entretanto, a divisão das cidades em lotes, sem a restrição de controle societário de vários lotes se torna inócua. Por isso mecanismos de restrição se tornam necessários.

Por exemplo, a licitação anterior dos serviços de ônibus da cidade de São Paulo - 2003 a 2013 - estipulava que as concessionárias não poderiam operar mais de 3 lotes de concessão, como maneira de definir um limite de controle societário. Esta definiu que nenhuma pessoa física ou jurídica poderia controlar mais que 10% das ações de 4 ou mais lotes.

Contudo, a licitação de São Paulo de 2015, cujos contratos foram assinados em 2019, não definiu nenhum mecanismo de barreira à concentração societária. A cidade de Goiânia tampouco apresenta qualquer mecanismo ou regra que limita o controle de empresas e consórcios dentro de seu sistema.

As demais cidades (Manaus, Salvador, Fortaleza, Brasília Belo Horizonte, Belém, Recife, Curitiba, Rio de

Janeiro e Porto Alegre) apresentam alguma forma de barreira à concentração de controle do sistema de transporte. Na cidade de Manaus há apenas a definição de que as pessoas jurídicas, que não podem se juntar em consórcios, podem apenas fazer oferta por até 2 lotes (dos 10 lotes do sistema). Porém, não há nenhuma observação sobre o controle societário das empresas que apresentam propostas. É a única cidade que limita a participação no processo de licitação. A maioria das cidades definiram que as empresas não poderiam controlar 1 ou 2 lotes do sistema. Foi possível observar tal barreira em Salvador, Brasília, Belo Horizonte, Belém, Recife, Curitiba, Rio de Janeiro e Porto Alegre.

Já a cidade de Fortaleza apenas apresenta limitação ao controle do sistema, com um limite de 20% de participação para empresas ou consórcios. Da mesma forma, Salvador, Brasília e Recife apresentam algum limite na participação societária ou no sistema como um todo. Em Salvador é vedada a participação de empresas que tenham sócios com mais 50% de controle societário de outras empresas licitantes, enquanto em Brasília é vedada a participação de empresas que tenham sócios em qualquer outra licitante em qualquer um dos lotes. Em Recife, por força de regulamentação estadual, nenhuma empresa ou consórcio podem controlar mais de 20% das linhas do sistema de ônibus.

Tabela 7: Mecanismos de barreira à concentração societária

	Mecanismo de barreira à concentração societária	Limite de quantidade de lotes ofertados	Limite de quantidade de lotes operados	Limite à porcentagem de controle de empresas / do sistema
Manaus	Sim	Sim	Não	Não
Salvador	Sim	Não	Sim	Sim
Fortaleza	Sim	Não	Não	Sim
Brasília	Sim	Não	Sim	Sim
Goiânia	Não	Não	Não	Não
Belo Horizonte	Sim	Não	Sim	Não
Belém	Sim	Não	Sim	Não
Recife	Sim	Não	Sim	Sim
Curitiba	Sim	Não	Sim	Não
Rio de Janeiro	Sim	Não	Sim	Não
Porto Alegre	Sim	Não	Sim	Não
São Paulo	Não	Não	Não	Não

4.13. Tamanho da frota de giro

O tamanho da frota exigida em cada um das licitações é relativamente proporcional ao tamanho de cada cidade. A menor das frotas é a do Recife com a previsão de operação com 701 veículos e a maior é a de São Paulo com 15.897 veículos. Porém, há também o caso de Belo Horizonte que não apresenta exigências de tamanho mínimo de frota e estipula que a quantidade seja definida pela concessionária em sua proposta técnica.

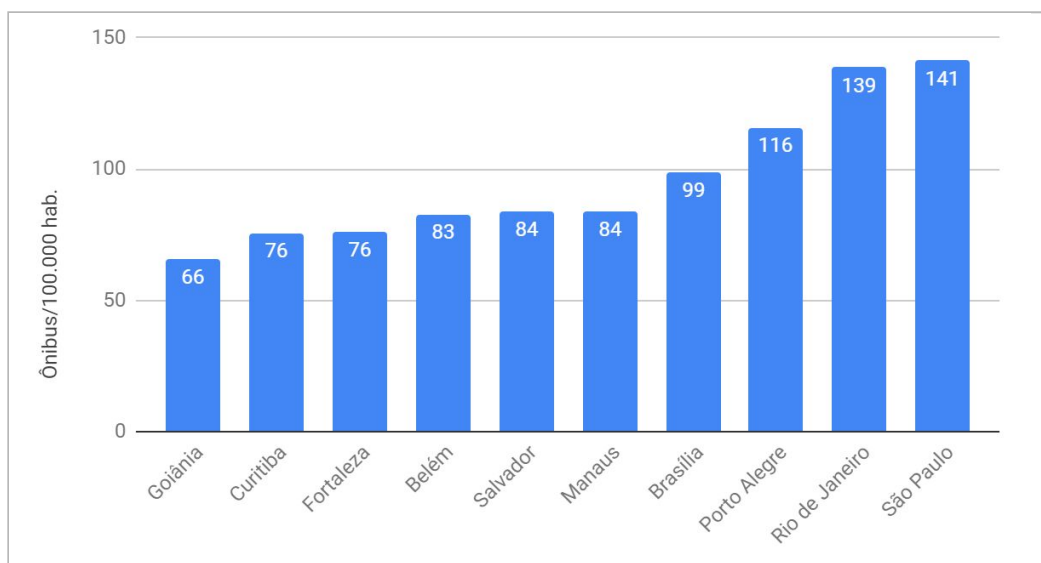
Se compararmos a quantidade de veículos licitados para a frota de giro com a população de cada cidade no ano de licitação (dados de estimativas de população do IBGE), verificamos que,

proporcionalmente, as maiores frotas estão em São Paulo e Rio de Janeiro (com respectivamente 141 e 139 ônibus por 100 mil habitantes) seguido de Porto Alegre e Brasília (com respectivamente 116 e 99 por 100 mil habitantes). Vale ressaltar que a cidade do Recife apresenta uma baixa relação de número de ônibus em relação à população de sua região metropolitana, com apenas 18 ônibus por 100 mil habitantes, não foi possível identificar o exato motivo para tamanha diferença. A segunda menor relação está em Goiânia com 76 ônibus por 100 mil habitantes, porém, o fato de haver linhas de permissionárias que posteriormente seriam incorporadas às concessões como já se previa em edital, pode dar uma explicação razoável para o fato.

Tabela 13: Tamanho da frota de giro licitada

	Quantidade de ônibus	Habitantes	Ônibus/100.000 hab.
<u>Recife</u>	701	3,896,647	18
<u>Goiânia</u>	1371	2,090,537	66
<u>Curitiba</u>	1399	1,851,215	76
<u>Fortaleza</u>	1900	2,500,194	76
<u>Belém</u>	1154	1,393,399	83
<u>Salvador</u>	2432	2,902,927	84
<u>Manaus</u>	1536	1,832,423	84
<u>Brasília</u>	2580	2,609,997	99
<u>Porto Alegre</u>	1709	1,476,867	116
<u>Rio de Janeiro</u>	8811	6,355,949	139
<u>São Paulo</u>	15897	11,253,503	141
<u>Belo Horizonte</u>	Tamanho de frota ofertado em proposta técnica		

Gráfico 2: Frota de giro lícitada a cada 100.000 habitantes



4.14. Experiência prévia com frota

A exigência de experiência anterior com operação de frota de ônibus, dependendo do tamanho da frota a ser operada, é importante mas a experiência exigida não pode ser exacerbada, pois se torna um empecilho para a entrada de novas empresas. A Secretaria de Produtividade e Advocacia da Concorrência (SEPRAC), órgão federal responsável pela advocacia da concorrência, que propõe critérios de competitividade em regulamentações e contratações públicas, expressou preocupação especial com este tema. Demonstrando que é preciso muito cuidado para que esta exigência não se torne uma barreira de entrada a novos competidores³.

Sobre as licitações analisadas, há uma diversidade de formatos de experiências técnicas prévias exigidas em cada licitação. Há casos mais diretos como os de Fortaleza, Belo Horizonte, em que se exige a operação prévia com um certo tamanho de frota (150 e 100 veículos, respectivamente), há casos em que se exige operação prévia com uma certa porcentagem da frota mínima do sistema a ser licitado como os de Brasília, Porto Alegre e São Paulo (de 40% a 50%). Verificou-se também exigência de uma combinação de tamanho de frota em operação e tempo mínimo como Curitiba e Rio de Janeiro (125 veículos durante 2 anos para Curitiba e 1000 veículos durante 5 anos para o Rio de Janeiro).

No caso do Rio de Janeiro, também exige-se que haja experiência prévia com sistema de bilhetagem eletrônica com pelo menos 1000 ônibus. Salvador, por sua vez, exige um cálculo de frota mínima e tempo de operação que resulte em uma quantidade de 5000 veículos por ano (multiplicação do tempo de experiência na operação pela quantidade de ônibus utilizados no período).

Para Manaus, Goiânia e Recife, as exigências de experiência são mais vagas, sem a especificação de frota mínima ou quantidade mínima de passageiros transportados. Para Manaus exige-se mínimo de 5 anos de experiência no planejamento ou gestão de transporte coletivo. Em Goiânia, exige-se apenas que as licitantes tenham algum tipo de experiência na operação de transporte público. Já em Recife, exige-se que as empresas tenham experiência em sistemas que tenham planejamento e operação de

³ Ministério da Fazenda. Secretaria de Produtividade e Concorrência. **Produtividade e Concorrência**. Dezembro/2018. Disponível em: <https://www.gov.br/fazenda/pt-br/centrais-de-contenudos/publicacoes/analises-e-estudos/arquivos/2018/produtividade-e-concorrencia.pdf>, p. 48. O parecer completo da SEPRAC nesse caso está disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/wp-content/uploads/2018/11/Seprac-%C3%B4nibus-SP.pdf>

transporte público, gestão e manutenção de veículos, controle da operação e dos custos operacionais e gestão de recursos humanos.

Já Belém, há apenas a exigência de alguma experiência para a concessionária que for operar o sistema de BRT (presente em apenas um dos lotes). Exige-se que a empresa tenha operado um sistema de “alta capacidade com tecnologia Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS, sigla em inglês) e operação superior a 5 milhões de passageiros/ano”. Para o outro lote não há exigências de experiências prévias.

4.15. Idade da frota

Há pouca padronização nas regras de idade máxima e idade média máxima para veículos e frotas entre as 12 cidades analisadas. Enquanto cidades como Manaus, Belém e Porto Alegre estipulam idades fixas para todos os seus veículos (10 de máxima e 5 de média máxima em Belém e Porto Alegre e 10 de máxima e 6 de média máxima em Manaus), a maioria das cidades (Salvador, Brasília, Belo Horizonte, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo) estipula idades máximas variáveis entre os diferentes tipos de veículos. Esse tempo varia entre 6 e 20 anos, como no caso do Rio de Janeiro que apresenta a menor idade máxima (6 anos para minibus) e a maior idade máxima (20 anos para articulados e biarticulados) analisada.

Há casos de cidades que não apresentam idade máxima para veículos, como Fortaleza, Goiânia e Curitiba, e casos de cidades que não exigem idade média máxima, como Brasília, Goiânia e Rio de Janeiro.

Goiânia se destaca neste quesito, pois apenas exige que toda a frota pública deva ser renovada nos primeiros 5 anos da concessão, convertendo-se em bem público novamente, sem a exigência de idade máxima ou idade média máxima para os veículos durante o restante da concessão.

Considerando a diversidade de parâmetros neste quesito, faz-se necessária uma análise qualitativa do resultado real destes diferentes formatos para avaliar qual modelo produz mais resultados em termos de qualidade operacional, a ser realizada em futuras pesquisas.

Tabela 14: Idade da frota

	Idade máxima	Idade média máxima
<u>Manaus</u>	10 anos	6 anos
<u>Salvador</u>	de 7 a 10 anos	4 anos ao iniciar operação e 3,5 anos a partir do 2º ano de concessão
<u>Fortaleza</u>	Sem idade máxima	4,5 anos
<u>Brasília</u>	de 7 a 10 anos	Sem idade média máxima
<u>Goiânia</u>	Sem idade máxima*	Sem idade média máxima*
<u>Belo Horizonte</u>	de 7 a 12 anos	4,5 anos
<u>Belém</u>	10 anos	5 anos
<u>Recife</u>	de 7 a 10 anos	de 3,5 a 8 anos
<u>Curitiba</u>	Sem idade máxima*	5 anos
<u>Rio de Janeiro</u>	de 6 a 20 anos	Sem idade média máxima
<u>Porto Alegre</u>	9 anos ao início da operação e 10 anos durante o restante da concessão	5 anos
<u>São Paulo</u>	de 10 a 15 anos	5 anos*

*Goiânia: A frota inicial da operação (frota pública) deve ser renovada em até 5 anos

*São Paulo: Veículos de tração elétrica, com idade máxima de até 15 anos, não entram no cálculo da idade média da frota.

*Curitiba: Idade máxima definida pela concessionária.

4.16. Frota acessível e quantidade de vagas para PCD

A adaptação de ônibus para o acesso a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida está prevista nos artigos 227, inc. II, e 244 da Constituição Federal de 1988. Estes artigos foram regulamentados pela Lei Federal 10.098/2000 e pelo Decreto Nº 5.296/2004, que estabelece em seu Art. 38, que "a frota de veículos de transporte coletivo rodoviário e a infraestrutura dos serviços deste transporte" deveriam estar totalmente acessíveis até dezembro de 2014.

Em decorrência disso, a maioria das cidades analisadas exige que os ônibus novos devem seguir as regras estabelecidas nas normas da ABNT, como no caso de Manaus, Salvador, Fortaleza, Brasília, Belém, Rio de Janeiro, Porto Alegre e São Paulo, ou que devem seguir os preceitos e leis que definem acessibilidade universal, como no caso de Goiânia e Belo Horizonte. Porém, não foram estipuladas nenhuma meta para o cumprimento dessas exigências, entendendo que há uma renovação natural da frota devido às regras de idade máxima e idade média máxima.

No caso da cidade do Recife, a licitação exige que as concessionárias tenham toda sua frota acessível até o final de 2014. A cidade de Curitiba requer que as licitantes estipulem uma meta, compulsória, em sua proposta técnica com uma quantidade de 51% a 60% de veículos adaptados à acessibilidade universal.

Quase todas as cidades apresentam exigências de quantidade de lugares reservados a cadeira de rodas e assentos preferenciais em referência à norma NBR 14.022 da ABNT (Manaus, Salvador, Fortaleza, Brasília, Belém, Recife, Curitiba, Rio de Janeiro, Porto Alegre e São Paulo). Além disso, Curitiba, Porto Alegre e São Paulo exigem uma quantidades de lugares e assentos para PCD maior para certos veículos ou linhas.

No caso de Goiânia, não há referência a nenhuma lei ou norma específica, porém estipula-se que deva seguir as leis vigentes no país e define a quantidade de assentos preferenciais em cada ônibus. Já em Belo Horizonte, tampouco há referência a qualquer lei ou norma específica, apenas exige-se que sigam-se as normas estabelecidas pela ABNT.

4.17. Embarque ou itens para transporte de bicicletas

De todas as cidades analisadas, apenas São Paulo apresenta algum tipo de exigência de espaços reservados para bicicletas dentro dos veículos. Em seu caso, os ônibus de 23 metros, os chamados superarticulados, devem ter 1(um) espaço reservado para acomodação de bicicleta. Para os demais veículos não há essa exigência.

Tabela 15: Embarque ou itens para transporte de bicicletas

<u>Manaus</u>	Não
<u>Salvador</u>	Não
<u>Fortaleza</u>	Não
<u>Brasília</u>	Não
<u>Goiânia</u>	Não
<u>Belo Horizonte</u>	Não
<u>Belém</u>	Não
<u>Recife</u>	Não
<u>Curitiba</u>	Não
<u>Rio de Janeiro</u>	Não
<u>Porto Alegre</u>	Não
<u>São Paulo</u>	Sim

4.18. Metas redução da emissão de poluentes

Metade das cidades analisadas apresenta algum tipo de exigência de adequação ou meta de redução das emissões de poluentes atmosféricos e de gases de efeito estufa (GEE) por meio de mudanças na frota veicular: Goiânia, Belo Horizonte, Curitiba, Rio de Janeiro, Porto Alegre e São Paulo. Verificou-se que apenas Goiânia e São Paulo tem metas quantitativas de redução. Goiânia exige que sejam reduzidos em 20% os volumes/peso dos poluentes nos primeiros 5 anos da concessão (período em que as concessionárias estão obrigadas a renovar a frota pública), enquanto São Paulo exige a redução de pelo menos 50% nas emissões de CO₂, 90% de MP e 80% de NO_x nos primeiros 10 anos da concessão.

Em outros casos, a redução ocorre pela incorporação substituição de combustíveis fósseis por biocombustíveis ou adoção de novas tecnologias veiculares. Na maioria das cidades, a redução da emissão está associada com a adoção do uso de biodiesel, como em Curitiba e Rio de Janeiro.

A cidade de Curitiba, além de definir que as licitantes apresentem em sua proposta técnica uma meta de uso de pelo menos 60% de motores EURO-III em sua frota, pedia uma meta de 2% a 10% (entre 28 e 140 veículos, em base ao tamanho de sua frota de giro exigida em 2009) de sua frota usando exclusivamente biodiesel como combustível (B100) para ser implantada nos primeiros 2 anos de concessão. No Rio de Janeiro, devido um compromisso firmado com o Comitê Olímpico Internacional - COI, definiu-se que toda a frota das concessionárias usassem biodiesel B20 (mistura de 20% de biodiesel ao diesel mineral) até o período das olimpíadas que foram realizadas em agosto de 2016. No caso de Porto Alegre, uma regulamentação municipal de 2011 estipulava que toda a frota de transporte público da cidade deveria usar biodiesel B15 em sua frota. Contudo, somente em 2015 a Agência Nacional de Petróleo autorizou o uso comercial de B20 e em 2016 o uso comercial de B30. Uso do biodiesel B100 ainda somente é permitido pela ANP em caráter experimental.

Em Belo Horizonte, semelhante a outras cidades, exigiu que as licitantes apresentassem um plano de metas de substituição de diesel como o combustível a ser usado em sua frota. Porém, a licitante pode escolher não adotar nenhuma outra tecnologia de combustíveis para os ônibus de sua frota (meta de 0%) e, assim, não pontuar nesse item da licitação.

Tabela 16: Metas de redução da emissão de poluentes

Manaus	Não	<i>Não há informações complementares.</i>
Salvador	Não	<i>Não há informações complementares.</i>
Fortaleza	Não	<i>Não há informações complementares.</i>
Brasília	Não	<i>Não há informações complementares.</i>
Goiânia	Sim	20% de redução do peso dos poluentes
Belo Horizonte	Parcial	Exigem das empresas um plano de substituição do diesel
Belém	Não	<i>Não há informações complementares.</i>
Recife	Não	<i>Não há informações complementares.</i>
Curitiba	Parcial	Meta de colocar biodiesel sem prazo (meta na proposta)
Rio de Janeiro	Parcial	Meta de colocar biodiesel sem prazo (B20)
Porto Alegre	Parcial	Meta de colocar biodiesel sem prazo (B20)
São Paulo	Sim	Exige-se que as concessionárias cumpram a regulamentação municipal para a redução nas emissões de CO ₂ , MP e NO _x , Lei Municipal Lei Municipal n. 16.802/2018.

4.19. Itens de conforto dos usuários

Algumas licitações preveem que os ônibus disponham de itens que melhorem o conforto dos usuários durante a viagem, a exemplo ar condicionado, sinal Wi-Fi e portas USB. Esses itens também podem servir a outras finalidades, como se verifica nos locais com altas temperaturas predominantes em que o ar condicionado pode ser indispensável ou em situações em que o acesso a informações sobre o sistema estão disponibilizadas na internet e precisam ser acessadas pelos celulares dos usuários, demanda disponibilidade acesso à internet e bateria carregada.

Em 5 das 12 cidades analisadas especificam a inclusão de algum item de conforto nos ônibus em suas licitações. As cidades de Belém, Recife, Rio de Janeiro, Porto Alegre e São Paulo apresentam alguma regra que obriga a inclusão de veículos com ar condicionado. São Paulo é a única cidade em que há a inclusão de algum outro item de conforto, como portas USB e sinal wifi. Belém, Porto Alegre e São Paulo definem que para as concessionárias começarem a operar seus sistemas devem ter uma certa porcentagem de veículos com ar condicionado em sua frota (20%, 25% e 25%, respectivamente). Belém também exige o acréscimo de 5% da frota equipada com ar condicionado, além da obrigatoriedade de ônibus articulados e dos serviços seletivos turísticos terem tal equipamento. Já Porto Alegre e São

Paulo exigem que todos os ônibus novos que forem incorporados ao sistema devem ter ar condicionado.

Para as cidades do Recife e do Rio de Janeiro, a definição do uso de ar condicionado é por diferentes linhas e serviços que, obrigatoriamente, devem ter ônibus equipados. No caso do Recife, todas as linhas do sistema estrutural integrado devem ter ônibus com ar condicionado e no Rio de Janeiro, algumas linhas e serviços especiais devem ter esse item, totalizando 15% da frota total licitada.

Em relação a outros itens de conforto, como USB e wifi, São Paulo exige que em todos os ônibus novos incorporados ao sistema haja portas USB em pelo menos 1/3 dos assentos do veículo. Para a transmissão de sinal de wifi, todos os novos veículos devem estar preparados para receber o sistema de internet sem fio, porém, não há exigência ou regras que estipulam a condição de seu funcionamento.

A cidade de Salvador, apesar de não ter a inclusão clara de nenhum item específico de conforto, define que as linhas especiais e seletivas devem ter "itens de conforto distintos dos empregados nos demais serviços", porém, sem especificar quais.

Tabela 17: Itens de conforto

	Ar condicionado	Outros itens (USB, wifi, etc)
<u>Manaus</u>	Não	Não
<u>Salvador</u>	Não	Não
<u>Fortaleza</u>	Não	Não
<u>Brasília</u>	Não	Não
<u>Goiânia</u>	Não	Não
<u>Belo Horizonte</u>	Não	Não
<u>Belém</u>	Sim	Não
<u>Recife</u>	Sim	Não
<u>Curitiba</u>	Não	Não
<u>Rio de Janeiro</u>	Sim	Não
<u>Porto Alegre</u>	Sim	Não
<u>São Paulo</u>	Sim	Sim

4.20. Fórmula de remuneração

O modelo de remuneração que deve ser estabelecido nos editais de licitação define como as empresas serão remuneradas após a contratação. A remuneração por passageiro transportado é o modelo mais utilizado, nestes a tarifa é a fonte de receita do operador. Apesar de comum esse modelo de remuneração costuma ter resultados negativos por estimular veículos operando com lotação máxima, porque o passageiro se torna um elemento de remuneração. Ou seja, quanto mais passageiros forem transportados, maior será a remuneração das concessionárias.

Com relação à maneira como as concessionárias são remuneradas nas licitações analisadas, identificou-se diferenças que merecem ser comentadas. A exemplo, Manaus, Salvador, Goiânia, Belo Horizonte e Rio de Janeiro remuneram as empresas diretamente com os recursos arrecadados com a tarifa, com os problemas mencionados acima. Já em Brasília, Belém, Recife e Curitiba, a remuneração é resultado da multiplicação do número de passageiros transportados pela tarifa técnica vigente. Em

Fortaleza e Porto Alegre, remuneração está atrelada ao percentual de participação de cada concessionária dentro do sistema em operação nas cidades.

No caso de Fortaleza, a divisão é equânime entre as 5 concessionárias, conformando 20% para cada uma delas. Em Porto Alegre, a remuneração é proporcional à quantidade de passageiros transportados, tendo como referência o histórico de passageiros transportados em cada linha em operação no lote.

Estes formatos com tarifas técnicas ou divisão pela participação no mercado, apesar de manterem a lógica pela qual o número de passageiros definem a remuneração, pode ser considerada uma fórmula mais aprimorada, visto que pressupõem uma equação e uma ponderação mínima das contas que permitiria mais facilmente elementos importantes como bônus por qualidade e até formas de subsídio ou receitas extratarifárias.

Já São Paulo apresenta uma fórmula de remuneração baseada no custo do sistema, com quatro diferentes parcelas, referentes a diferentes objetos da licitação, como índices de qualidade e até satisfação do usuário.

Outro padrão verificado foi o de mecanismos que prevêm descontos à remuneração das concessionárias em caso de baixo rendimento em índices de qualidade. As cidades de Belém, Recife, Curitiba, Porto Alegre e São Paulo apresentam sistemas que podem descontar até 4% da remuneração, como no caso do Recife.

Tabela 18: Fórmulas de remuneração do sistema definidos em contrato

	Base do cálculo da remuneração	Peso com critérios de qualidade
<u>Manaus</u>	Diretamente pelo passageiro Transportado	Não
<u>Salvador</u>	Diretamente pelo passageiro Transportado	Não
<u>Fortaleza</u>	Participação no mercado	Não
<u>Brasília</u>	Passageiro transportado por tarifa técnica	Não
<u>Goiânia</u>	Diretamente pelo passageiro Transportado	Não
<u>Belo Horizonte</u>	Diretamente pelo passageiro Transportado	Não
<u>Belém</u>	Passageiro transportado por tarifa técnica	Não
<u>Recife</u>	Passageiro transportado por tarifa técnica	Sim
<u>Curitiba</u>	Passageiro transportado por tarifa técnica	Sim
<u>Rio de Janeiro</u>	Diretamente pelo passageiro Transportado	Não
<u>Porto Alegre</u>	Participação no mercado	Sim
<u>São Paulo</u>	Custo do Serviço	Sim

4.21. Formas de financiamento prevista no edital

Na maioria das cidades brasileiras a tarifa é a fonte de receita exclusiva para o financiamento do sistema de transporte coletivo de passageiros por ônibus. No entanto, a depender da política tarifária praticada pelo município, que de acordo com a PNMU devem buscar fontes de receitas extratarifárias visando a modicidade, os contratos de concessão podem prever limites ou apontar outros parâmetros a serem considerados.

A PNMU estabelece ainda que os subsídios e receitas extratarifárias tem que ser previstos nos editais e contratos, mas a definição do valor final da tarifa cobrada do usuário deve ser definida por ato específico, considerando o balanceamento de todas estas fontes de recursos e o cenário político e social da cidade.

Dentre as opções para obtenção de receitas para custeio da operação do sistema de transporte além da tarifa paga pelo usuário, está a utilização de recursos decorrentes do recolhimento de impostos, tributos, taxas ou contribuições, a serem destinados como subsídios ao transporte coletivo.

Os subsídios, segundo a PNMU (art. 9º, caput e §5º; art. 10, par. ún.), devem ser utilizados para financiar o sistema ou garantir a modicidade da tarifa, mas para isso é preciso que os editais de licitação, visto sua função regulamentadora, permitam e prevejam critérios para a aplicação desses recursos que podem ter como destino compensação tarifária e investimento ou manutenção de bens de capital. Porém, somente Brasília, Recife e São Paulo definem em suas licitações e contratos como se dará a relação dos subsídios dentro do sistema. No caso da cidade de Brasília, estipula-se que o subsídio estatal será destinado para cobrir os valores referentes às gratuidades e descontos concedidos aos usuários. Veda-se o uso do subsídio para o financiamento do restante do sistema.

Para a cidade do Recife, o subsídio é oriundo do Consórcio de Transporte da Região Metropolitana do Recife - CTM através de aportes feitos pelos sócios (cidades participantes e o estado de Pernambuco). Define-se que o subsídio servirá para pagar os custos de manutenção de “terminais, miniterminais e paradas, despesas com os sistemas inteligentes e bilhetagem eletrônica”. Já na cidade de São Paulo, entende-se que o poder público participa ativamente no financiamento do sistema por meio do orçamento municipal a fim de custear as despesas não cobertas pela arrecadação da receita tarifária e das extratarifárias. As demais cidades não apresentam nos editais a possibilidade de aportes do poder público.

Tabela 19: Formas de financiamento prevista no edital

	Receita tarifária	Subsídio tarifário	Receitas acessórias
<u>Manaus</u>	Sim	Não	Não
<u>Salvador</u>	Sim	Não	Sim
<u>Fortaleza</u>	Sim	Não	Não
<u>Brasília</u>	Sim	Sim	Sim
<u>Goiânia</u>	Sim	Não	Sim
<u>Belo Horizonte</u>	Sim	Não	Sim
<u>Belém</u>	Sim	Não	Sim
<u>Recife</u>	Sim	Sim	Não
<u>Curitiba</u>	Sim	Não	Não
<u>Rio de Janeiro</u>	Sim	Não	Não
<u>Porto Alegre</u>	Sim	Não	Sim
<u>São Paulo</u>	Sim	Sim	Sim

4.21.1. Receitas acessórias

As receitas acessórias também são uma forma de reunir recursos com essa finalidade de financiamento do sistema de transporte, e exemplo estas podem ser provenientes da exploração publicitária de veículos e equipamentos operacionais, tais como pontos de ônibus e terminais. A maioria dos editais de licitação analisados apresentam abertura do sistema de transportes para a exploração de receitas acessórias. Porém, das 12 cidades, 7 delas apresentam definições de quais receitas são aceitas já em seus contratos de concessão, sendo elas Salvador, Brasília, Goiânia, Belo Horizonte, Belém, Porto Alegre e São Paulo. O caso mais comum de receitas acessórias é o de comercialização de espaços de publicidade em veículos, terminais, paradas de ônibus e cartões de bilhetagem eletrônica, sendo definido em contrato pelas 7 cidades citadas. Outro caso relevante é o de exploração comercial em espaços nos terminais que está presente em contratos de Goiânia, Belém e São Paulo. Há também os casos de Belo Horizonte e Porto Alegre que consideram as aplicações financeiras de créditos antecipados e a distribuição de informação por meio de áudio e vídeo, celulares como forma válida de receita acessória.

Salvador, Belo Horizonte, Belém e Porto Alegre ainda definem outros casos de receita que não se repetem entre elas e nem com as demais cidades. Entre esses casos, encontram-se os de venda de espaço lógico nos cartões de bilhetagem eletrônica (Salvador), venda de produtos, dados ou serviços produzidos pelo CCO (Belo Horizonte) e exploração de faixas de domínio e receitas de estacionamento (Belém).

É interessante ressaltar que a cidade de Curitiba não apresenta nenhuma definição de receita acessória em seu contrato de concessão como tampouco apresenta abertura para adoção de receitas futuras.

Tabela 20: Receitas acessórias

	Publicidade em veículos, terminais, paradas de ônibus e cartões de bilhetagem eletrônica	Exploração comercial em espaços nos terminais	Aplicações financeiras de créditos antecipados	Distribuição de informações em sistemas de áudio e vídeo, celulares	Outros
<u>Manaus</u>	Não	Não	Não	Não	Não
<u>Salvador</u>	Sim	Não	Não	Não	Sim
<u>Fortaleza</u>	Não	Não	Não	Não	Não
<u>Brasília</u>	Sim	Não	Não	Não	Não
<u>Goiânia</u>	Sim	Sim	Não	Não	Não
<u>Belo Horizonte</u>	Sim	Não	Sim	Sim	Sim
<u>Belém</u>	Sim	Sim	Não	Não	Sim
<u>Recife</u>	Não	Não	Não	Não	Não
<u>Curitiba</u>	Não	Não	Não	Não	Não
<u>Rio de Janeiro</u>	Não	Não	Não	Não	Não
<u>Porto Alegre</u>	Sim	Não	Sim	Sim	Não
<u>São Paulo</u>	Sim	Sim	Não	Não	Não

4.22. Procedimento de reajuste tarifário/remuneração à concessionária

Dentro dos contratos de concessão dos serviços de ônibus há a definição dos procedimentos de reajuste das tarifas, sejam elas aquelas cobradas dos usuários ou as técnicas, que dizem respeito diretamente à remuneração das concessionárias. Entre as 12 cidades analisadas, 7 delas estipularam em contrato a forma de reajuste da tarifa ao usuário (Manaus, Salvador, Fortaleza, Goiânia, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e Porto Alegre) e 4 delas definem somente a fórmula de reajuste da tarifa técnica (Brasília, Recife, Curitiba e São Paulo). A cidade de Belém, até o presente dia desta análise, não havia apresentado detalhes de como nem sobre qual dos dois tipos de tarifa os reajustes se darão.

Em relação ao modelo de fórmula de reajuste definido, foi possível estabelecer três categorias. Foram 3 (três) cidades (Manaus, Fortaleza e Porto Alegre) adotaram um modelo de acompanhamento direto das planilhas de custo do sistema, seja por meio de informações dadas pelas concessionárias ou seja por meio de cálculos realizados pelo poder público. Outras 7 cidades adotaram um ou mais índices de inflação como forma de reajuste, sendo elas Salvador, Brasília, Belo Horizonte, Recife, Curitiba, Rio de Janeiro e São Paulo. A cidade de Goiânia, além de usar uma série de índices de inflação, utiliza também o Índice de Passageiro por Quilômetro - IPK. Por apresentar o acréscimo de um índice de desempenho, considera-se que é utilizado uma cesta de índices em sua fórmula de reajuste.

Tabela 21: Procedimento de reajuste tarifário/ remuneração à concessionária

	Item a ser reajustado	Modelo de reajuste
<u>Manaus</u>	Tarifa ao usuário	Acompanhamento de planilha de custos
<u>Salvador</u>	Tarifa ao usuário	Inflação
<u>Fortaleza</u>	Tarifa ao usuário	Acompanhamento de planilha de custos
<u>Brasília</u>	Tarifa técnica	Inflação
<u>Goiânia</u>	Tarifa ao usuário	Cesta de índices
<u>Belo Horizonte</u>	Tarifa ao usuário	Inflação
<u>Belém</u>		
<u>Recife</u>	Tarifa técnica	Inflação
<u>Curitiba</u>	Tarifa técnica	Inflação
<u>Rio de Janeiro</u>	Tarifa ao usuário	Inflação
<u>Porto Alegre</u>	Tarifa ao usuário	Acompanhamento de planilha de custos
<u>São Paulo</u>	Tarifa técnica	Inflação

4.23. Sanções e multas

Com relação às sanções e multas que podem ser aplicadas às concessionárias por não cumprimento de parâmetros operacionais, administrativas ou de exigências de investimentos, a maioria dos editais de licitação possuem definições de multas e sanções além de regulamentação existente nas legislações locais (municipal, estadual ou distrital), sendo ao total 7 das 12 cidades analisadas (Salvador, Fortaleza, Brasília, Goiânia, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo). Nas cidades de Manaus, Recife e Curitiba há somente regulamentações locais que definem as multas e sanções do sistema, enquanto em Belém e Porto Alegre há somente previsão de multas e sanções nos contratos com as concessionárias. É certo que a legislação determina sanções administrativas (Lei de Licitação) e inclusive a possibilidade situações mais extremas, como a intervenção e extinção da concessão pela declaração de caducidade por conta da inexecução total ou parcial do contrato, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão (Lei de Concessões). Contudo, é necessário que o contrato - e a própria licitação - determine desde já quais são as possíveis sanções contratuais.

Tabela 22: Sanções e multas

	Contrato	Regulamentação municipal/estadual/distrital
<u>Manaus</u>	Não	Sim
<u>Salvador</u>	Sim	Sim
<u>Fortaleza</u>	Sim	Sim
<u>Brasília</u>	Sim	Sim
<u>Goiânia</u>	Sim	Sim
<u>Belo Horizonte</u>	Sim	Sim
<u>Belém</u>	Sim	Não
<u>Recife</u>	Não	Sim
<u>Curitiba</u>	Não	Sim
<u>Rio de Janeiro</u>	Sim	Sim
<u>Porto Alegre</u>	Sim	Não
<u>São Paulo</u>	Sim	Sim

4.24. Cobrança diferenciada por serviço

Das 12 cidades analisadas, 8 delas apresentam formas diferenciadas de tarifa para tipos de serviços diferentes, sendo elas Salvador, Fortaleza, Brasília, Belo Horizonte, Belém, Recife, Curitiba e Rio de Janeiro. Há uma relativa grande gama de tarifas diferenciadas entre tais cidades. Pode-se identificar desde exemplos de diferenciação mais simples entre serviços como os de Salvador e Curitiba, até exemplos mais complexos como o do Rio de Janeiro que depende da distância percorrida pela linha e se o ônibus está equipado de ar condicionado ou não.

Tabela 23: Cobrança diferenciada por serviço

<u>Manaus</u>	Sim
<u>Salvador</u>	Sim
<u>Fortaleza</u>	Sim
<u>Brasília</u>	Sim
<u>Goiânia</u>	Não
<u>Belo Horizonte</u>	Sim
<u>Belém</u>	Sim
<u>Recife</u>	Sim
<u>Curitiba</u>	Sim
<u>Rio de Janeiro</u>	Sim
<u>Porto Alegre</u>	Não
<u>São Paulo</u>	Não

4.25. Incentivos e bonificações

Poucas capitais avançaram na definição de incentivo e bonificações às concessionárias em seus contratos. As cidades de Brasília, Belo Horizonte, Belém e São Paulo são as únicas que apresentam mecanismos dessa natureza.

A capital Brasília apresenta um sistema de repartição das receitas acessórias entre as empresas e o caixa do sistema que é considerado como um incentivo para as concessionárias buscarem novas fontes de recursos. Em Belém, utilizando-se dos recursos provenientes de receitas extratarifárias, quanto maior for a Nota Geral da concessionária em sua avaliação de desempenho maior será sua porcentagem nos repasses das receitas acessórias. Já em Belo Horizonte e São Paulo, calcula-se se houve ganhos de produtividade (relação custo por passageiro) periodicamente e bonificam-se as empresas quando o resultado for positivo. Em Belo Horizonte reparte-se 50% dos ganhos em casos positivos a cada 4 anos e, em São Paulo, a cada ano são repartidos 50% dos ganhos a cada ano.

Tabela 24: Incentivos e bonificações

<u>Manaus</u>	Não
<u>Salvador</u>	Não
<u>Fortaleza</u>	Não
<u>Brasília</u>	Sim
<u>Goiânia</u>	Não
<u>Belo Horizonte</u>	Sim
<u>Belém</u>	Sim
<u>Recife</u>	Não
<u>Curitiba</u>	Não
<u>Rio de Janeiro</u>	Não
<u>Porto Alegre</u>	Não
<u>São Paulo</u>	Sim

4.26. Garantias

A maioria das cidades analisadas exigem o depósito de garantias das empresas para o poder público no caso de não efetivação da proposta no estágio de licitação e no caso de descumprimento de pontos importantes do contrato. Dos 12 editais, 10 deles apresentam algum tipo de garantia (Manaus, Salvador, Brasília, Goiânia, Belo Horizonte, Recife, Curitiba, Rio de Janeiro, Porto Alegre e São Paulo), excetuando Fortaleza e Belém. Entre os 10 editais, 8 deles apresentam ambas as garantias, as de proposta e de cumprimento de contrato, e 2 exigem somente a de cumprimento de contrato (Brasília e São Paulo).

Foram identificados dois formatos de cálculo do valor de garantias: o de porcentagem do valor de contrato ou valor de investimento e o de valor fixo. Entre aquelas que adotaram o cálculo de porcentagem estão Manaus, Brasília, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Porto Alegre e São Paulo. Essas porcentagens variam de 0,2%, no caso de Manaus (proposta e cumprimento de contrato), e 10% no

caso de Porto Alegre em sua garantia de cumprimento de contrato. Para os valores fixos, a cidade de Salvador exige R\$ 10 milhões de depósito para a garantia de proposta e um valor de R\$ 100 mil para cada ônibus de cada lote, em Goiânia o valor varia para cada um dos lotes e no Recife e Curitiba cobram-se R\$ 10 milhões de depósito para ambas as modalidades.

Ao analisar os valores e as garantias de fato funcionam, entende-se que a cobrança da garantia de proposta a depender do valor estipulado pode constituir uma barreira à competição, mas ao mesmo tempo no que diz respeito a suspensão por descumprimento de pontos do contrato, garante segurança ao poder público, pois as perdas econômicas decorrentes do rompimento passam a ser ponderadas por operadores e podem garantir capital para a realização de regimes de operação emergenciais.

Tabela 25: Garantias previstas

	Garantia de proposta	Garantia de cumprimento de contrato
<u>Manaus</u>	Sim	Sim
<u>Salvador</u>	Sim	Sim
<u>Fortaleza</u>	Não	Não
<u>Brasília</u>	Não	Sim
<u>Goiânia</u>	Sim	Sim
<u>Belo Horizonte</u>	Sim	Sim
<u>Belém</u>	Não	Não
<u>Recife</u>	Sim	Sim
<u>Curitiba</u>	Sim	Sim
<u>Rio de Janeiro</u>	Sim	Sim
<u>Porto Alegre</u>	Sim	Sim
<u>São Paulo</u>	Não	Sim

4.27. Equilíbrio econômico-financeiro

Com relação a mecanismos de reequilíbrio econômico-financeiro que não sejam casos excepcionais, 8 cidades apresentam definições de casos específicos em que o contrato será revisado ou a concessionária pode solicitar tal revisão. São elas Brasília, Belo Horizonte, Belém, Recife, Curitiba, Rio de Janeiro, Porto Alegre e São Paulo.

Entre os casos identifica-se exemplos como solicitação de aumento de frota sem haver o acompanhamento do aumento de demanda como em Belém, ou como o aumento ou diminuição de mais de 10% do valor de Taxa Interna de Retorno - TIR das concessionárias no caso de São Paulo.

Tabela 26: Equilíbrio econômico financeiro

<u>Manaus</u>	Não
<u>Salvador</u>	Não
<u>Fortaleza</u>	Não
<u>Brasília</u>	Sim
<u>Goiânia</u>	Não
<u>Belo Horizonte</u>	Sim
<u>Belém</u>	Sim
<u>Recife</u>	Sim
<u>Curitiba</u>	Sim
<u>Rio de Janeiro</u>	Sim
<u>Porto Alegre</u>	Sim
<u>São Paulo</u>	Sim

4.28. Câmara de compensação tarifária

Câmaras de Compensação tarifária são instrumentos utilizados para a manutenção do equilíbrio financeiro dos contratos, pois tornam-se o destino das receitas oriundas do pagamento de tarifas, que posteriormente é distribuída entre as empresas de acordo com os custos de operação de cada uma delas. Estas são implantadas com objetivo de manter o equilíbrio financeiro do sistema, equilibrando a distribuição das receitas, isto é contrabalanceando linhas de alta e baixa lucratividade. Estas também podem ser o local de destinação de receitas extratarifárias, sendo estas subsídios ou receitas alternativas, portanto funcionam como um fundo especial, podendo inclusive estar sob gestão de conselhos com participação da sociedade civil.

Entre as 12 cidades analisadas, foi possível identificar 6 delas que criaram câmaras de compensação tarifária de alguma espécie. Elas são as cidades de Fortaleza, Brasília, Belo Horizonte, Recife, Curitiba e Porto Alegre. O caso mais comum foi o de órgão distribuidor de recursos arrecadados pelo sistema de transporte entre as concessionárias. Esse modelo foi identificado em Fortaleza, Brasília, Recife, Curitiba e Porto Alegre. Na cidade de Belo Horizonte, a câmara de compensação tarifária recebe o nome de Fundo Garantidor do Equilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato - FGE e tem como função a de pagar "indenizações devidas ou tituladas pela CONCESSIONÁRIA ou pelo PODER CONCEDENTE em razão da REVISÃO DO CONTRATO". As concessionárias devem aportar 1% de sua receita operacional bruta (o que é arrecadado com as tarifas aos usuários) para o FGE.

Segundo informações encaminhada pela Prefeitura Municipal de Curitiba, na cidade a câmara de compensação tarifária de Curitiba vigorou até 2015, ano em que ocorreu o fim da integração financeira com sistema metropolitano. "A partir desse momento, o cálculo tarifário já determinava o percentual de cada consórcio e o setor financeiro utilizava esses valores para fazer o rateio de repasse aos consórcios". A atual compensação se dá entre as empresas dos Consórcios sem a interferência da URBS.

4.29. Indicadores de qualidade, desempenho e segurança

O uso de indicadores como forma de monitoramento da operação dos sistemas de transporte coletivo é ancorado na PNMU e possui como pressuposto atrelar metas de qualidade e desempenho vinculadas a penalidades e incentivos, em associação com instrumentos de controle e avaliação. É importante destacar que estes podem ser atrelados com dados quantitativos ou qualitativos, o que significa que em associação com sistema ITS e com pesquisa realizadas diretamente com usuários do sistema.

Em relação ao universo desta pesquisa, a grande maioria das cidades analisadas apresentam algum tipo de indicador de avaliação de qualidade, desempenho ou segurança. Manaus, Salvador, Brasília, Goiânia, Belo Horizonte, Belém, Recife, Curitiba, Porto Alegre e São Paulo. Apenas Fortaleza e Rio de Janeiro não definiram nenhum parâmetro de avaliação de seus serviços, apresentando uma falha grave em seus contratos.

Com relação à quantidade de indicadores encontrados em cada um dos contratos, esse número varia entre 3 índices (1 de qualidade, 1 de desempenho e 1 de segurança), como no caso de Manaus, e 15 parâmetros (8 de qualidade, quatro de desempenho e três de segurança), como no caso de São Paulo.

Entre os casos mais recorrentes de indicadores, vale destacar que 5 cidades adotaram algum índice de reclamação de usuários para seus indicadores de qualidade, 8 cidades adotaram um índice de cumprimento de viagens para indicadores de desempenho e 6 cidades adotaram alguma espécie de índice que mede a quantidade de acidentes ou de acidentes por quilômetro entre os índices de segurança.

Tabela 27: Parâmetros operacionais

	Definição de indicadores	Quantidade de índices de qualidade	Quantidade de índices de desempenho	Quantidade de índices de segurança	Total de índices
<u>Manaus</u>	Sim	1	1	1	3
<u>Salvador</u>	Sim	3	4	2	9
<u>Fortaleza</u>	Não				
<u>Brasília</u>	Sim	2	3	3	8
<u>Goiânia</u>	Sim	3	4	2	9
<u>Belo Horizonte</u>	Sim	2	2	2	6
<u>Belém</u>	Sim	5	2	1	8
<u>Recife</u>	Sim	8	3	2	13
<u>Curitiba</u>	Sim	1	2	2	5
<u>Rio de Janeiro</u>	Não				
<u>Porto Alegre</u>	Sim	3	1	3	7
<u>São Paulo</u>	Sim	8	4	3	15

4.30. Monitoramento da operação

O monitoramento da operação é fundamental para que o Poder Público avalie se as empresas operadoras estão prestando o serviço conforme previsto nos contratos de licitação. Por isso, é importante entender qual é o tipo de tecnologia empregada, portanto quais são seus limites e possibilidades, assim como o modelo de responsabilidade e de transparência dos dados gerados.

No que compete ao monitoramento da operação nos editais analisados, 10 das 12 cidades apresentaram em suas licitações definições de centros de controle operacional, também conhecidos como CCO, para seus sistemas de transportes. Apenas Manaus e Fortaleza não apresentam qualquer menção a unidades de centros de controle. Com relação a seu formato, foi possível identificar cidades que o poder público mantém a gestão do CCO sob sua responsabilidade, como no caso de Curitiba e Porto Alegre, o que consideramos um cenário positivo, por se tratar de uma função de controle do serviço, de claro interesse público. Por outro lado, Salvador, Goiânia, Belo Horizonte, Belém e Rio de Janeiro repassam totalmente a gestão às concessionárias, de maneira que o poder público perde capacidade fiscalizatória. Nos casos de Brasília, Recife e São Paulo, os entes públicos e privados devem ter diferentes centros de controle sob sua responsabilidade e, apesar de terem acesso às mesmas informações, devem funcionar em paralelo.

Com relação aos sistemas de controle de partidas, Manaus, Fortaleza e o Rio de Janeiro não definem como se dará o controle de partidas de seus serviços de ônibus. Entre aquelas que realizam algum tipo de controle de partidas, a maioria utiliza-se de mecanismos presentes nos CCOs para tal controle.

Quase todas as cidades exigem a instalação de sistemas de GPS, ou algo semelhante, nos veículos. A única exceção é Manaus. Entre aquelas que preveem tal sistema instalado nos ônibus, é possível destacar que Brasília, Belém, Recife e São Paulo exige ainda que os dados de GPS gerados pelo sistema devem estar disponíveis ao público ou em formato de fácil acesso para desenvolvedores de aplicativos.

Tabela 28: Monitoramento da operação

	Centro de controle	Controle de partidas	GPS
<u>Manaus</u>	Não	Não	Não
<u>Salvador</u>	Sim	Sim	Sim
<u>Fortaleza</u>	Não	Não	Sim
<u>Brasília</u>	Sim	Sim	Sim
<u>Goiânia</u>	Sim	Sim	Sim
<u>Belo Horizonte</u>	Sim	Sim	Sim
<u>Belém</u>	Sim	Sim	Sim
<u>Recife</u>	Sim	Sim	Sim
<u>Curitiba</u>	Sim	Sim	Sim
<u>Rio de Janeiro</u>	Sim	Não	Sim
<u>Porto Alegre</u>	Sim	Sim	Sim
<u>São Paulo</u>	Sim	Sim	Sim

Tabela 29: Centro de controle operacional

	Modelo de responsabilidade
<u>Manaus</u>	
<u>Salvador</u>	Privado
<u>Fortaleza</u>	
<u>Brasília</u>	Público e privado
<u>Goiânia</u>	Privado
<u>Belo Horizonte</u>	Privado
<u>Belém</u>	Privado
<u>Recife</u>	Público e privado
<u>Curitiba</u>	Público
<u>Rio de Janeiro</u>	Privado
<u>Porto Alegre</u>	Público
<u>São Paulo</u>	Público e privado

4.31. Treinamento de motoristas e cobradores e cotas afirmativas

Motoristas e cobradores são profissionais essenciais para a oferta de serviços de transporte público com qualidade, treinamentos adequados que sirvam ao propósito de melhorar a relação destes com o usuários, comprometê-los com a qualidade do serviço e com a segurança viária podem contribuir para a melhora da experiência de uso de meios de transporte coletivos. Por sua vez, os editais de licitação podem prever mecanismo para gerar o comprometimento dos operadores com a oferta de treinamento e preparo das equipes.

A maioria das cidades cujos editais foram analisados exigem que motoristas e cobradores recebam treinamento, seja ele periódico ou não, das empresas concessionárias. Isso foi verificado em Salvador, Fortaleza, Brasília, Belo Horizonte, Belém, Recife, Curitiba e São Paulo, com diferentes níveis de detalhamento dessas exigências. Enquanto há o caso de Salvador em que há apenas a exigência de que as concessionárias realizem o treinamento de seus funcionários em até 6 meses após o início da operação do sistema, verificamos também o caso de São Paulo que detalha os tópicos a serem passados, a quantidade de horas de aula anuais a serem dadas e periodicidade mínima de cursos de recapacitação dos funcionários.

A composição do quadro de funcionários também é um tema relevante, a exemplo através do edital é possível definir cotas que garantam diversidade de gênero e raça e de pessoas com deficiência física (PCD) na composição das equipes, que além de promoverem a inclusão podem qualificar a operação. No entanto, nenhuma cidade analisada apresenta em seus editais mecanismo de políticas afirmativas.

Tabela 30: Treinamento de motoristas e cobradores

<u>Manaus</u>	Não
<u>Salvador</u>	Sim
<u>Fortaleza</u>	Sim
<u>Brasília</u>	Sim
<u>Goiânia</u>	Não
<u>Belo Horizonte</u>	Sim
<u>Belém</u>	Sim
<u>Recife</u>	Sim
<u>Curitiba</u>	Sim
<u>Rio de Janeiro</u>	Não
<u>Porto Alegre</u>	Não
<u>São Paulo</u>	Sim

4.32. Canais de atendimento

Os serviços de atendimento ao consumidor são instrumentos essenciais de diálogo e interlocução com os usuários. Embora possa ser estabelecidos por uma legislação específica, vinculá-los ao contrato pode aumentar a efetividade do atendimento. Com relação aos canais de relacionamento disponíveis aos usuários, metade das cidades analisadas definem quais serão suas naturezas. Entre tais cidades estão Salvador, Goiânia, Belém, Recife, Curitiba e São Paulo.

Há pouca padronização entre os diferentes sistemas ou de como serão montados os canais para os usuários. Vale-se ressaltar que as cidades de Recife, Curitiba e São Paulo definem o prazo máximo para que as demandas dos usuários sejam atendidas por parte das concessionárias. Também é interessante destacar o exemplo de Recife que considera “reuniões em comunidades” como um possível canal de relacionamento do Consórcio de Transportes da Região Metropolitana do Recife - CTM com os usuários.

Tabela 31: Canais de atendimento

<u>Manaus</u>	Não
<u>Salvador</u>	Sim
<u>Fortaleza</u>	Não
<u>Brasília</u>	Não
<u>Goiânia</u>	Sim
<u>Belo Horizonte</u>	Não
<u>Belém</u>	Sim
<u>Recife</u>	Sim
<u>Curitiba</u>	Sim
<u>Rio de Janeiro</u>	Não
<u>Porto Alegre</u>	Não
<u>São Paulo</u>	Sim

4.33. Ferramentas de combate à violência e assédio

Situações de violência e assédio no transporte coletivo são muito frequentes. Uma pesquisa realizada pelos institutos Patrícia Galvão e Locomotiva, com mulheres acima de 18 anos, revelou que 97% das mulheres entrevistadas já passaram por situações de assédio sexual no transporte público⁴.

Apesar desse contexto, entre todas as cidades analisadas, somente a cidade de São Paulo apresenta quaisquer ferramentas de combate à violência e assédio prevista no edital de licitação. Foi possível identificar duas medidas instituídas pelo edital: os canais de reclamação dos usuários devem registrar as queixas e denúncias de assédio sexual cometidos por motoristas e cobradores e dentro do plano de ensino dado aos funcionários das empresas deve constar um módulo “A mulher dentro do Transporte Público” como forma de evitar e proceder corretamente em caso de assédio sexual dentro dos ônibus.

É importante salientar que esta análise é sobre a presença de exigências sobre esse tema nos editais, de modo que não foram analisadas práticas e procedimentos adotados pelos órgãos que não estão descritos nesses documentos. Mas é importante ressaltar o papel de regulamentação e segurança jurídica que os editais podem oferecer para a institucionalização e uso adequado das ferramentas de combate à violência e assédio existentes.

⁴ Dados retirados do relatório Segurança das mulheres no transporte, elaborado pelo Instituto Patrícia Galvão e Locomotiva: Pesquisa e Estratégia, disponível em: <http://bit.ly/33KVYR1>.

Tabela 32: Ferramentas de combate à violência e assédio

<u>Manaus</u>	Não
<u>Salvador</u>	Não
<u>Fortaleza</u>	Não
<u>Brasília</u>	Não
<u>Goiânia</u>	Não
<u>Belo Horizonte</u>	Não
<u>Belém</u>	Não
<u>Recife</u>	Não
<u>Curitiba</u>	Não
<u>Rio de Janeiro</u>	Não
<u>Porto Alegre</u>	Não
<u>São Paulo</u>	Sim

4.34. Informações aos usuários

As informações sobre o sistema de transporte público coletivo devem ser disponibilizadas para os usuários nos pontos de ônibus, e nos veículos. Dentre as informações disponibilizadas devem constar: nomes das linhas, itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais, conforme previsto no Artigo 14, da PNMU. Foi possível identificar que das 12 cidades analisadas, 8 delas (Salvador, Goiânia, Belo Horizonte, Belém, Recife, Rio de Janeiro, Porto Alegre e São Paulo) apresentam alguma definição de sistemas de informação ao usuários ou tratam das responsabilidades das concessionárias em relação às informações que devem estar disponíveis à população.

O caso mais comum encontrado é o de sistemas de informação ao usuário (em algumas cidades conhecido como SIU) que devem ser criados pelas empresas operadoras e que devem conter informações sobre os serviços em pontos de ônibus, paradas em corredores e terminais. Encontra-se esse modelo nos contratos de Salvador, Goiânia, Belo Horizonte, Belém e Rio de Janeiro. Um destaque nessa categoria é a cidade de Salvador que exige a disposição de mapas da rede de transportes, mapas dos arredores e relação das linhas com horários e intervalos entre serviços em terminais, pontos de embarque e desembarque e em corredores, além de diagramas dos itinerários das linhas nos pontos de ônibus.

A cidade de Belém também exige que terminais, paradas e pontos de ônibus tenham painéis de informação contendo: número do ponto; linhas que atendem o ponto; tipos de bilhetes, tarifas e gratuidades; mapa da rede; mapa da localização e principais pontos de interesse ao redor da parada; quadro com os intervalos previstos dos serviços; e informação sobre canais de relacionamento.

Há também a exigência de criação de portais na internet ou aplicativos de celular, assim como a facilitação de plataformas de informação para desenvolvedores de aplicativos, e é possível encontrar isso em Goiânia, Belo Horizonte, Belém, Recife e São Paulo. Nesse ponto, vale ressaltar a exigência em contrato da cidade do Recife. Nele, aponta-se que devem ser informados por meio de portal da internet, telefonia celular e informes por voz sobre as previsões de horários dos serviços e os melhores itinerários a serem seguidos pelos usuários.

Nas cidades de Belo Horizonte, Recife e São Paulo há a definição de parâmetros para o sistema de informações com dispositivos audiovisuais que devem estar presentes dentro dos veículos. Em Belo Horizonte os ônibus devem conter displays, painéis de mensagens variáveis e auto-falantes. No Recife, como um dos destaques nessa categoria, são exigidos que os ônibus tenham displays e sistemas de som que informem: próxima parada, opções de integração disponíveis, informações turísticas ou publicitárias e limite de velocidade do veículo atingido. Já São Paulo, há a obrigatoriedade de cada ônibus possuir 2 quadros de acrílico para veiculação de informações institucionais e que os veículos estejam equipados com sistema de audiovisual, apesar de não detalhar como tal sistema deve funcionar.

As cidades de Belo Horizonte e Porto Alegre ainda apresentam exigências que não possuem semelhanças com as outras cidades ou sistemas de informação. Belo Horizonte estipula que as informações disponíveis aos usuários devem estar acessíveis por meio de rádio e tv digital. Enquanto isso, Porto Alegre exige que as empresas tenham serviços de informação independentes dos serviços do poder público para: informar sobre alterações operacionais a serem implantadas no sistema ônibus; sobre atendimentos especiais (carnaval, vacinação, eleição); e sobre alterações de itinerário em função de ocorrências no sistema viário (bloqueios, desvios, eventos).

Além de tais definições, vale destacar alguns aspectos listados como deveres do poder público e direitos dos usuários em contratos das cidades. Em Fortaleza há a definição de que o poder público deve "Estimular a formação de associações de usuários para defesa de interesses relativos ao serviço". Em Brasília e Curitiba os usuários têm direito a "ter prioridade, por ocasião do planejamento do sistema de tráfego nas vias públicas, sobre o transporte individual".

Em Curitiba, particularmente, há a menção de que isso deve se dar por meio de corredores de ônibus (canaleta) ou faixas exclusivas aos ônibus. Com relação a Belo Horizonte, o contrato define que os usuários possuem o direito "votar e ser votado nas Comissões Regionais de Transportes e Trânsito e ou da Comissão Municipal de Transporte e Trânsito", assim como as concessionárias devem participar de tais instâncias. Em Belém, o poder público tem o dever de implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários. Por fim, é interessante destacar que na concessão de Goiânia não há nenhuma listagem de direitos e deveres dos usuários no edital ou contrato, diferentemente das demais cidades analisadas.

Tabela 33: Informações ao usuário

	Terminais, paradas em corredores e pontos de ônibus	Portal de internet e aplicativos de celular	Audiovisual dentro de veículos	Outros
<u>Manaus</u>	Não	Não	Não	Não
<u>Salvador</u>	Sim	Não	Não	Não
<u>Fortaleza</u>	Não	Não	Não	Não
<u>Brasília</u>	Não	Não	Não	Não
<u>Goiânia</u>	Sim	Sim	Não	Não
<u>Belo Horizonte</u>	Sim	Sim	Sim	Sim
<u>Belém</u>	Sim	Sim	Não	Não
<u>Recife</u>	Sim	Sim	Sim	Não
<u>Curitiba</u>	Não	Não	Não	Não
<u>Rio de Janeiro</u>	Sim	Não	Não	Não
<u>Porto Alegre</u>	Não	Não	Não	Sim
<u>São Paulo</u>	Não	Sim	Sim	Não

5. CONCLUSÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa confirmou a hipótese preliminar de que as concessões são a forma mais recorrente de outorga dos serviços de transporte coletivo nas cidades pesquisadas, mesmo em cidades em que esse tipo de regime convive com regimes de permissão e/ou autorização. De maneira geral, os editais são diferentes entre si, no entanto similaridades e diferenças foram identificadas em cada um dos trinta e quatro itens analisados. No entanto, é possível destacar alguns pontos considerados relevantes para o avanços dos debates que têm como objeto o tema editais de licitação do sistema de transporte de passageiro por ônibus:

A relação imediata entre duração dos contratos e tamanho das concessões, isto é quantidade de objetos e escopos das licitações, não se mostrou verdadeira. Com exceção de Salvador que possui o maior prazo de concessão e amplitude de serviços a serem concedidos, contemplando planejamento e operação, não foi encontrada uma correlação direta entre esses dois critérios, principalmente quando analisado o edital de Belém, com menor prazo de concessão, que contempla além da concessão dos serviços de transporte de passageiros por ônibus, o planejamento e operação de sistema de monitoramento e sistema de atendimento aos usuários, além de operação terminais e outros equipamentos de transporte e serviços de transporte especial para pessoas com deficiência.

Sabendo da influência desse dois fatores, é importante observar o quanto a relação entre prazo e escopo irá influenciar na atratividade da licitação do municípios de Belém, que ainda não foi realizada. Porque, apesar de prazos curtos contribuírem com a competitividade do edital, os custos de investimentos precisam ser adequados, de maneira que demandam maiores contrapartidas do poder público, na forma de investimentos, monitoramento e fiscalização.

Para além da correlação com o escopo, a duração dos contratos é um elemento fundamental, pois estes não podem comprometer a qualidade dos serviços prestado aos usuários, a previsibilidade dos investimentos e a competitividade do certame.

Entre os fatores levados em consideração para a definição do prazo dos contratos, é importante considerar o quanto estes podem constituir entraves para a implementação de novas tecnologias, padrões de qualidade e mitigação de impactos ambientais. Porque, apesar de ofertarem mais seguranças para os operadores, prazos longos, podem ocasionar domínio de mercado por poucas empresas, inclusive estimular a cartelização, em prejuízo dos usuários do sistema. Devido à gravidade deste risco, consideramos necessária a busca pela redução dos escopos e redução dos prazos de contratos de operação do serviço de ônibus.

O predomínio de poucas empresas no mercado, pode ser evitado por meio de determinações previstas nos editais, com destaque para: mecanismo de barreira à concentração societária, divisão do sistema em lotes e a retirada da exigência de posse de garagem. Ambos estimulam que mais empresas participem da licitação, assim como dificultam que vantagens, tal como a posse prévia de garagem, possam beneficiar, desproporcionalmente, empresas que já atuam nesse mercado. A falta de muitos destes instrumentos, em especial à posse de garagens, explica o cenário pouco competitivo que predomina no setor.

Sobre a remuneração das empresas, que é a forma pela qual as concessionárias serão remuneradas pelos serviços prestados, o modelo predominante é por passageiro transportado. A única exceção é o edital de licitação de São Paulo, que estipula a transição do modelo atual - passageiro transportado - para remuneração por custo do serviço, que pode apresentar variações segundo o cumprimento de níveis de qualidade e desempenho, estipulados no edital. Este modelo, quando associado com capacidade de regulação e fiscalização, pode contribuir com a redução da lotação dos veículos, pois desvincula o quanto as empresas irão receber da quantidade de passageiros transportados, ou seja contribui para a qualidade dos serviços prestado.

Apesar de remunerar as empresas por passageiros transportados, os municípios de Belém, Recife, Curitiba e Porto Alegre, têm nos editais critérios que visam garantir a qualidade da operação, portanto dos serviços prestados aos usuários, na fórmula de remuneração. Por exemplo, caso os critérios não sejam atendidos pelas empresas concessionárias, a remuneração pode ser reduzida em até 4%, como é o caso de Recife.

Outro ponto de destaque são as receitas que serão utilizadas para remunerar os operadores, sendo que estas podem ser provenientes da arrecadação tarifária, subsídios públicos, normalmente com origem no tesouro municipal, e/ou fontes de natureza extratarifária, sendo as mais comuns, entre os editais analisados, as oriundas de exploração comercial e publicitária em pontos de ônibus, estações e terminais. A previsão de subsídio tarifário foi constatada em apenas três capitais (Brasília, Recife e São Paulo), já as receitas extratarifárias são mencionadas em sete editais, mas carecem de detalhes sobre o uso e aplicação das receitas no financiamento do sistema.

A utilização de receitas extratarifárias e subsídios públicos pode contribuir para o equilíbrio entre os custos e as receitas do sistema, a exemplo em situações em que ocorra oscilação de demanda, elevação dos custos operacionais ou crises sanitárias e de saúde, que podem ser agravadas pela lotação dos veículos, além de coibir reajustes tarifários, que podem ocasionar na perda de passageiros, portanto de direitos dos cidadãos e de receita das empresas.

Quando o assunto é controle social, a transparência é uma condição indispensável. A ausência de informações públicas sobre o número de passageiros transportados, cumprimento das viagens e localização dos ônibus em tempo real, impossibilita o monitoramento da operação do serviço pela sociedade civil. Nesse sentido, a incorporação de tecnologia ao sistema por meio da implantação de centros de controle operacional (CCO), previsto na maioria dos editais, com exceção de Fortaleza e Manaus, ou sistema de monitoramento de localização por meio de GPS (ou similar), apenas o edital de Manaus não prevê este tipo de sistema, deve ser acompanhada da divulgação dos dados coletados em websites e demais canais do poder público.

O poder público pode perder capacidade de gestão da informação em casos em que os editais concedem esse papel às empresas. São os casos de Goiânia, Belo Horizonte, Belém e Rio de Janeiro, o que pode reduzir o poder de fiscalização e monitoramento do serviço e incorrer em prejuízos para a população. Por fim, a publicidade dos dados também é uma deficiência dos contratos, apenas Recife e São Paulo exigem a publicidade dos dados operacionais.

Outra questão fundamental observada nos editais é a existência de metas de redução da emissão de poluentes. Nesse sentido, o edital de licitação da Prefeitura de São Paulo é uma referência importante, pois vincula metas de redução de poluentes emitidos pela frota à Política de Mudança do Clima do Município de São Paulo, instituída pela Lei Municipal n. 14.933/2019, com redação do art. 50 alterada pela Lei 16.802/2018, que atribui aos operadores do sistema o dever de reduzir progressivamente as emissões de dióxido de carbono (CO₂), material particulado (MP) e óxidos de nitrogênio (NO_x), portanto de poluição atmosférica. Assim, sinalizando o compromisso do município com a redução do impacto da poluição emitida pelos ônibus, na saúde humana e no meio ambiente.

Apesar das fragilidades mencionadas, os editais de licitação conferem mais solidez à outorga de serviços públicos essenciais. Além disso, certamente os editais de licitação são mecanismos de regulação do sistema e constituem um importante instrumento para a administração pública, visto a função socioambiental que os editais e contratos podem desempenhar quando utilizados à serviço da implementação de planos e políticas públicas, inclusive intersetoriais. Portanto, os editais de licitação podem ser mecanismo de garantia de direitos, visto seu papel regulatório.

É fundamental pensar os editais para além de uma perspectiva puramente técnica e normativa, sendo prioritário avançar no debate a respeito do papel que as concessões deste tipo de serviço público essencial têm para o alcance das demandas da sociedade e para a sustentabilidade ambiental, pensando seu papel no curto, no médio e em longo prazos.

6. RESPOSTAS DOS ÓRGÃOS PÚBLICOS RESPONSÁVEIS

Após a análise, foram enviadas cartas aos municípios requerendo-se a manifestação destes quanto aos resultados preliminares. Os comentários e requerimentos realizados pelos municípios foram incorporados à pesquisa, quando cabível. Apenas cinco capitais responderam: Distrito Federal (Brasília), Curitiba, Goiás, Rio de Janeiro e São Paulo, sendo que apenas Curitiba e Distrito Federal (Brasília) solicitaram ajustes, os quais foram, em sua maioria, considerados. Foram apenas rejeitados os pedidos quando não foram encontradas menções nos editais, estes em anexo.

7. REFERÊNCIAS

ROLIM, F. A. O.; MEIRA, L. H.; SANTOS, E. M., **Aspectos competitivos do edital de licitação para delegação do sistema de ônibus urbano da região metropolitana do Recife**. Recife, 2013.

KLEIN, A. L.; ANDRADE, R. B. Licitações e concorrência: o direito concorrencial na atividade contratual da administração pública. **Revista de Direito Administrativo Contemporâneo (REDAC)**, vol. 20, set-out, 2015.

LIMA, G. C. L. de S.; PARENTE, A. T. M., **Tendências e pontos críticos dos contratos e editais de licitação de serviços de transporte público por ônibus no Brasil**. Centro de Estudos em Regulação e Infraestrutura (FGB CER), Rio de Janeiro, 2019.

MINISTÉRIO DA FAZENDA. SECRETARIA DE PRODUTIVIDADE E CONCORRÊNCIA. Produtividade e Concorrência. Dezembro/2018. Disponível em:
<https://www.gov.br/fazenda/pt-br/centrais-de-conteudos/publicacoes/analises-e-estudos/arquivos/2018/prdutividade-e-concorrencia.pdf>.

8. ANEXOS

8.1. Anexo 1: Urbanização de Curitiba S.A (URBS)



----- Forwarded message -----

De: Relacionamento URBS <relacionamento@urbs.curitiba.pr.gov.br>

Date: seg., 20 de jul. de 2020 às 17:10

Subject: Re: Ref. Pesquisa sobre editais de licitação do sistema de transporte coletivo por ônibus em capitais brasileiras

To: Coordenação Executiva do Idec <coex@idec.org.br>

Boa tarde,

O anexo foi analisado pelas Áreas responsáveis e seguem abaixo as alterações necessárias:

Informações Gerais:

Objeto de concessão - Prestação e exploração dos serviços de transporte coletivo público urbano de passageiros com ônibus. Retirar - Terminais e parada em corredores de ônibus. .
OBS: A estrutura do município fornecida para o transporte, se compõe em pontos de parada, estações-tubo, terminais, vias, monitoramento, fiscalização e o SBE – Sistema de Bilhetagem Eletrônica. A manutenção é fornecida pela URBS.

Órgão responsável: URBS – Urbanização de Curitiba S.A (empresa de economia mista)

Critérios concorrenciais:

Critérios de seleção - Alterar para técnica e preço

Características do serviço:

Abrangência: Municipal, mas prevê integração com o transporte metropolitano

Escopo: Operar todo o sistema fornecendo ônibus e pessoal

Equip. transporte: Operar em terminais, pontos de parada e estações-tubo

Bens reversíveis: Acrescentar no complemento (biarticulado e linha direta)

Característica da frota:

Idade da Frota: Idade média máxima: 05 anos. Vida útil máxima de operação do veículo de 10 anos.

Frota acessível: Meta de 51% da frota

Modelo de remuneração:

Resumo da Fórmula de remuneração: Acrescentar no complemento – A receita se compõe pelo número de passageiros equivalentes multiplicado pelo valor da tarifa técnica.

Receita tarifária: Retirar o Não, substituir por - A receita é o número de passageiros pagantes da tarifa usuário. O reajuste é definido por lei Municipal. A tarifa ao usuário é fixada pelo poder público com base na planilha de custos.

Subsídio tarifário: Retirar o Sim, substituir por - Não existe regra definida. O restante manter.

Equilíbrio econômico-financeiro: Alterar para – Se ocorrer alguma modificação no sistema que acarretem em um desequilíbrio de pelo menos 5% no custo tarifário, o contrato deve ser revisado.

Procedimento de reajuste tarifário: Tarifa técnica (remuneração à concessionária) Inflação, preço do diesel em Curitiba (ANP), preço dos pneus (fornecedores para grandes consumidores) ou por atualização do IPA/OG da FGV, variação salário da mão-de-obra

<https://mail.google.com/mail/u/0/?ik=d7a9fe693&view=pt&search=all&permthid=thread-f%3A1670599999390549616&simlpi=msg-f%3A16705999...> 3/5

03/08/2020

E-mail de Idec - Ref. Pesquisa sobre editais de licitação do sistema de transporte coletivo por ônibus em capitais brasileiras

(convenção coletiva de trabalho ou INPC, o que for menor), preço dos ônibus (notas fiscais) e INPC (IBGE). No complemento – Interferem também a quantidade de passageiros pagantes, atualização da quilometragem, da frota ou de pessoal e a idade média da frota.

Câmara de compensação tarifária: Na Observação acrescentar: A Câmara de Compensação vigorou até 2015, coincidindo com o fim da integração financeira com sistema metropolitano. A partir desse momento, o cálculo tarifário já determinava o percentual de cada consórcio e o setor financeiro utilizava esses valores para fazer o rateio de repasse aos Consórcios. A atual compensação se dá entre as empresas dos Consórcios sem a interferência da URBS.

Parâmetros operacionais:

Indicadores de segurança: 2 índices: Índice de liberação de selo de vistoria e índice de autuações.

Monitoramento da operação:

Controle de partidas: Definidos pela URBS e realizado por meio de dados de GPS e da Bilhetagem eletrônica.

GPS (dados abertos): Alterar para: Além do Itibus e do Aplicativo Curitiba 156, os dados da operação do transporte coletivo coletados por GPS, também estão disponíveis através de plataforma Webservice, na qual desenvolvedores podem usar esses dados para programação de aplicativos, como por exemplo o aplicativo de mobilidade Moovit.

Qualidade do atendimento ao usuário:

Canais e atendimento: Os registros de reclamações/sugestões são feitos através da Central de Atendimento 156, as quais são encaminhadas as Concessionárias com prazo de 10 dias para resposta com as medidas adotadas.

Ferramentas de combate à violência e assédio: O CCO – Centro de Controle Operacional monitora qualquer situação de violência e assédio, sendo integrado de forma imediata com a guarda municipal, ação social, urbanismo, trânsito e comunicação social. Meios de comunicação pelo SBE -Sistema de Bilhetagem Eletrônica ligados ao CCO: Câmeras instaladas em estações-tubo, terminais e em parte da frota; motoristas e cobradores e por ligações ou aplicativos.

Informações aos usuários: Sim, ex: troco máximo, tributos incluídos na tarifa, canal de denúncias e informações (156)

Para quaisquer dúvidas e/ou informações estamos a disposição,

Atenciosamente



URBS – Urbanização de Curitiba S.A.

CRISTIANE KUTZKE DOS SANTOS
Coordenadora de Relações Institucionais
+55 41 3320-3179
www.urbs.curitiba.pr.gov.br

De: "Coordenação Executiva do Idec" <coex@idec.org.br>

Para: urbs@urbs.curitiba.pr.gov.br, diretoria@urbs.curitiba.pr.gov.br,
relacionamento@urbs.curitiba.pr.gov.br

Enviadas: Sexta-feira, 26 de Junho de 2020 18:51:41

Assunto: Ref. Pesquisa sobre editais de licitação do sistema de transporte coletivo por ônibus em capitais brasileiras

[Texto das mensagens anteriores oculto]

8.2. Anexo 2: Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL

Subsecretaria de Infraestrutura e Planejamento

Coordenação de Planos e Estudos em Mobilidade

Despacho - SEMOB/SUINP/COPEM

Brasília-DF, 09 de julho de 2020.

Sr. Subsecretário,

Trata-se de Carta nº 137/2020, Doc. SEI nº (42571132), enviada pelo Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (IDEC), na qual apresenta os resultados preliminares para o Distrito Federal da "Pesquisa sobre editais de licitação do sistema de transporte coletivo por ônibus em capitais brasileiras". O trabalho envolveu um esforço de sistematização das informações contidas no Edital de Licitação das Bacias Operacionais do STPC-DF que ocorreu entre os anos de 2011 e 2012. A partir dos resultados apresentados o IDEC solicita que a SEMOB se manifeste em relação aos dados que foram publicados como anexo I da carta nº 137/2020, sob o título de "Avaliação dos editais de licitação do sistema de transporte coletivo por ônibus da capital Brasília", vide Doc. SEI nº (42571132).

Em relação as informações ali apresentadas, temos a informar inicialmente que o IDEC deveria realizar uma ressalva em relação a avaliação feita sobre o edital da capital federal. A licitação por bacias envolve apenas a operação de ônibus que circulam dentro do Distrito Federal. As demais cidades que integram a região metropolitana do DF, RIDE-DF, legalmente instituída pela [Lei Complementar nº 94 de 1998](#), não estão contempladas no Edital analisado pelo IDEC, uma vez que estão sob a responsabilidade da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Portanto, sugerimos que o IDEC considere a possibilidade de analisar o edital das cidades que compõem a RIDE-DF.

Em relação aos dados apresentados pela pesquisa, conforme os oito grupos sistematizados pelo IDEC, segue as seguintes considerações:

(i) Informações gerais;

Objeto da concessão de acordo com o Edital em análise:

Outorga de Concessão para Prestação e Exploração de Serviço Básico Rodoviário do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, por meio de veículos de transporte coletivo de passageiros, distribuída em 5 (cinco) lotes. O Serviço Básico de acordo com a Lei nº 4.011 compreende linhas dos modos metroviário e rodoviário. Não foi licitado metrô. Note que não foi licitado o SB do STPC-DF.

(ii) critérios concorrenciais;

Sugerimos revisar o item 21 do Edital que trata da habilitação jurídica, regularidade fiscal, qualificação técnica e qualificação econômico-financeira da licitante ou consórcio na disputa do edital aqui em análise, bem como os critérios adotados para julgamento da habilitação constante no item 21 do referido edital.

(iii) características do serviço;

Em relação as características do serviço licitado sugerimos revisão da legislação, em especial a lei 4.011/2007 e o Decreto nº 30.584/2009 que foram observados no edital de licitação aqui em análise. Em especial:

De acordo com o Decreto Nº 30.584/2009, que aprova o Regulamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, Art. 7º. O STPC/DF é constituído pelos serviços Básico e Complementar, os quais possuem natureza e caracterização peculiares e estão sujeitos a regulamentação específica e prévia delegação do Poder Público.

§ 1º O Serviço Básico compreende linhas dos modos ferroviário e rodoviário, que poderão operar mediante integração física, tarifária e operacional, e que visem proporcionar aos cidadãos o acesso universal, seguro e equânime ao espaço urbano.

§ 2º O Serviço Complementar compreende linhas do modo rodoviário, com características diferenciadas do serviço básico, que visem atender segmentos específicos de usuários.

Art. 8º. As linhas do Serviço Básico, para prover o atendimento nos termos do artigo 7º, § 1º, deste Regulamento, participarão do SIT/DF.

§ 1º As linhas do Serviço Básico são classificadas, quanto à sua função, em:

I - Troncais: linhas que atendem demandas concentradas de passageiros na ligação entre pólos de geração e atração de viagens, e operam com prioridade de circulação no sistema viário principal, e com frequência elevada;

II - Alimentadoras / Distribuidoras: linhas que atuam no âmbito de cada cidade ou entre cidades próximas, destinadas a alimentar, distribuir e concentrar as demandas para as linhas troncais.

§ 2º As linhas de que trata o parágrafo anterior, segundo suas características predominantes, serão classificadas em níveis tarifários, a serem definidos em norma própria pela Entidade Gestora.

§ 3º As linhas que operam no âmbito do SIT/DF, em função do modo utilizado, são subordinadas aos seguintes órgãos:

I - Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ-DF, no modo ferroviário;

II - Entidade Gestora do STPC/DF, no modo rodoviário.

§ 4º Os operadores dos serviços que compõem o SIT/DF se submetem à Entidade Gestora do STPC/DF no que diz respeito às determinações relativas à integração física, operacional e tarifária.

§ 5º Para melhor atender e adequar-se às mudanças observadas na demanda, as linhas poderão ser submetidas a processo de desmembramento, prolongamento ou fusão.

Art. 9º. Os serviços complementares serão operados por pessoas jurídicas, públicas e privadas, e por autônomos, com tecnologia veicular e preços de passagem compatíveis com o objetivo do serviço.

§ 1º Os serviços complementares atuam em faixas próprias de trabalho, respondendo a segmentos específicos da população.

§ 2º É vedada a concorrência dos Serviços Complementares com o Serviço Básico.

Foi excluído da Licitação as linhas operadas pela TCB, e os serviços complementares do STPC-

DF.

Quantidade de lotes licitados foram cinco.

(iv) característica da frota;

De acordo com o edital em análise:

Todos os veículos novos (Zero Km), dos tipos articulado e biarticulado, que venham a ser utilizados no STPC/DF, deverão possuir refrigeração com equipamento de ar condicionado, atendendo às especificações das Normas Técnicas pertinentes, atendendo, ainda, o seguinte:

- a) Cada veículo articulado deverá ser equipado com 2 (dois) equipamentos independentes de ar condicionado, um em cada corpo do veículo;
- b) Cada veículo biarticulado deverá ser equipado com 3 (três) equipamentos independentes de ar condicionado, um em cada corpo do veículo. Facultar-se-á as concessionárias a instalação de ar condicionado para os demais tipos de veículos do STPC/DF.

E a idade da frota para início da operação foi exigido que os veículos fossem 0 km.

(v) modelo de remuneração;

De acordo com o edital em análise: REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA: remuneração devida à CONCESSIONÁRIA, oriunda de recursos da arrecadação da TARIFA USUÁRIO em espécie, nos ônibus e, quando houver, terminais e estações de transbordo do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF, complementados com os repasses recebidos do Poder Concedente, junto à CONTA DE COMPENSAÇÃO, provenientes da comercialização de créditos eletrônicos de transporte, das fontes de SUBSÍDIO para custeio de gratuidades e de outras eventuais receitas acessórias, que corresponderá ao valor de sua TARIFA TÉCNICA vencedora da licitação, atualizada de acordo com as hipóteses de revisão e reajuste previstas no CONTRATO DE CONCESSÃO, multiplicada pelo número de PASSAGEIROS PAGANTES TRANSPORTADOS pela mesma concessionária, registrados no Sistema de Bilhetagem Automática

(vi) parâmetros operacionais;

Considerar o que está disposto no Anexo IV do Edital de Licitação que prevê o Sistema de Controle da Qualidade do Serviço Básico do STPC/DF.

(vii) monitoramento da operação;

Considerar o disposto no Anexo II.7 que trata das especificações do SIM e do Sistema de Vigilância

(viii) qualidade do atendimento ao (à) usuário (a).

Considerar o que está disposto no Anexo IV do Edital de Licitação que prevê o Sistema de Controle da Qualidade do Serviço Básico do STPC/DF.

Sugerimos que as informações aqui apresentadas sejam encaminhadas ao IDEC.

8.3. Anexo 3: Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTc)

----- Forwarded message -----

De: **Presidencia Cmtc** <cmtcpresidencia@gmail.com>

Date: seg., 29 de jun. de 2020 às 14:23

Subject: Re: Ref. Pesquisa sobre editais de licitação do sistema de transporte coletivo por ônibus em capitais brasileiras

To: Coordenação Executiva do Idec <coex@idec.org.br>

Ilma. Sra. Teresa D. Liporace

Diretora Executiva do Idec

Ilmo. Sr. Rafael Calabria

Coordenador do Programa de Mobilidade Urbana

coex@idec.org.br

Ref. Pesquisa sobre editais de licitação do sistema de transporte coletivo por ônibus em capitais brasileiras.

Em resposta ao e-mail acima informamos que por parte da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos está tudo certo, salientamos que gostaríamos de ser informados quanto das publicações.

Sem mais para o momento,

Atenciosamente,

Cinthia Machado de Meneses

Secretária Geral

[Texto das mensagens anteriores oculto]

8.4. Anexo 4: São Paulo Transporte S/A (SPTrans)



SÃO PAULO TRANSPORTE S/A
Gerência de Desenvolvimento e Inovação Tecnológica
Rua Santa Rita, 500, - Bairro Pari - São Paulo/SP - CEP 03026-030
Telefone: (11) 2796-3299 - www.sptrans.com.br

Manifestação

São Paulo, 27 de julho de 2020

INTERESSADO: Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor – Idec (Via SMT/GAB)

ASSUNTO: Pesquisa sobre Editais de Licitação do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus em Capitais Brasileiras

Após análise da carta nº 139/2020 documento (030996119) enviada à SMT pelo Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor - IDEC, principalmente com referência ao Anexo I – “Avaliação dos editais de licitação do sistema de transporte coletivo por ônibus do Município de São Paulo”, observamos que foi realizada pelo IDEC, avaliação de vários itens dos editais de licitação elaborados pela SMT/SPTrans, e nos quesitos referentes à responsabilidade da DO/SEM, não temos nenhuma observação a fazer.

Isto está fundamentado, pois pela própria avaliação do IDEC, estes itens estão atendendo aos requisitos das Normas Brasileiras e às cláusulas contratuais vigentes.

PEDRO DE SOUZA RAMA
Respondendo pela Gerência de Desenvolvimento
e Inovação Tecnológica

8.5. Anexo 5: Secretaria de Transportes do Rio de Janeiro (SMTR)

----- Forwarded message -----

De: **Secretaria de Transportes** <gabinete.smtr@gmail.com>

Date: qui., 2 de jul. de 2020 às 12:51

Subject: Re: Ref. Pesquisa sobre editais de licitação do sistema de transporte coletivo por ônibus em capitais brasileiras

To: Coordenação Executiva do Idec <coex@idec.org.br>

<https://mail.google.com/mail/u/0?ik=df7a9fe693&view=pt&search=all&permthid=thread-f%3A1670601297385580932&simpl=msg-f%3A16706012...> 3/5

03/08/2020

E-mail de Idec - Ref. Pesquisa sobre editais de licitação do sistema de transporte coletivo por ônibus em capitais brasileiras

Reitero.

Att.,

Samantha Pellegrini
Assessora Especial
Matrícula: 311.965-8

Em sex., 26 de jun. de 2020 às 19:12, Coordenação Executiva do Idec <coex@idec.org.br> escreveu:

[Texto das mensagens anteriores oculto]