



# RELATÓRIO EXECUTIVO

## Regularização do Transporte Intermunicipal de Passageiros



# RELATÓRIO EXECUTIVO

## Proposta de Regularização do Transporte Intermunicipal de Passageiros de Santa Catarina

Realização:

Superintendência de Planejamento e Gestão (SPG)

Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE)

Agência Reguladora de Serviços Públicos de Santa Catarina (ARESC)

Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de  
Florianópolis (SUDERF)

Procuradoria Geral do Estado (PGE)

Secretaria de Estado da Fazenda (SEF)

Maio 2021

# Relatório Executivo

## Proposta de Regularização do Transporte Intermunicipal de Passageiros no estado de Santa Catarina

### 1. Panorama Geral

Este relatório é uma síntese dos estudos e levantamentos realizados pela **Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade (SIE)** sobre o histórico da situação do **Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros (STRIP)** no estado de Santa Catarina, que motivou a criação de um grupo de trabalho envolvendo diversos órgãos e entes, dentre eles a Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina (ARESC), a Secretaria de Estado da Fazenda (SEF), a Procuradoria-Geral do Estado (PGE) e a Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (SUDERF), para a proposição de um instrumento que atenda às necessidades atuais e urgentes do setor estabelecendo, ao mesmo tempo, as condições necessárias para a **regularização definitiva do sistema**.

Para um melhor entendimento da situação e a proposição de uma alternativa adequada e sustentável do ponto de vista do atendimento ao cidadão, dos setores envolvidos e das contas públicas, foram diversas as variáveis analisadas e que serão apresentadas a seguir. Cabe destacar, no contexto atual, as questões inerentes a pandemia mundial de SARS-COV-2 (covid-19) que alterou todo o cenário de operação do transporte intermunicipal de passageiros, com graves consequências para todos os atores envolvidos.

Inicialmente, cumpre contextualizar a problemática da prestação do serviço de transporte público de passageiros que envolve a maioria dos estados brasileiros, da qual o Estado de Santa Catarina é parte. Conforme Rolim (2007), historicamente, no âmbito dos estados da Federação, os Serviços de Transporte Intermunicipal, operados por empresas privadas, ocorreram por tratativas de longa duração, sem que tenha sido deflagrada licitação de forma a conceder os direitos de operação das linhas. Na maior parte dos casos, os serviços vinham, até o advento da Constituição Federal de 1988, sendo realizados baseados em delegações precárias, que eram renovadas quase que automaticamente e sucessivamente, findos os prazos estabelecidos. Os contratos continuaram a ser renovados, após 1988, e, em muitos estados, após 1995, foram transformados em concessões para adequação ao novo ordenamento, no entanto, sem a concepção de licitações.

Em Santa Catarina, o transporte intermunicipal de passageiros está regulamentado pela Lei 5.684/1980, pelo Decreto 12.601/1980, pela Lei 14.219/2007 e por normas complementares.

Em relação às delegações atuais, a Constituição do Estado de Santa Catarina promoveu a conversão das delegações anteriores em concessões, bem como autorizou a prorrogação das respectivas delegações que, segundo a Lei 5.684/1980, teriam prazo máximo de 10 (dez) anos.

Em 1998, foi publicada a Lei 10.824/1998 que instituiu o Programa Estadual de Renovação Acelerada de Frota de Ônibus de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros - PROFROTA, que promoveria nova prorrogação do prazo das concessões. Contudo, tal lei foi julgada inconstitucional (ADI TJSC Nº 2002.006442-0).

Desta forma, considerando a presente data e a ausência de licitações promovidas, pode-se afirmar que **todas as delegações do transporte intermunicipal de passageiros encontram-se vencidas**. Neste sentido, merecem destaque duas ações específicas promovidas pelo Tribunal de Contas de Santa Catarina (TCE) e pelo Ministério Público de Santa Catarina (MPSC).

O TCE promoveu o processo RLA-14/00193831 com foco na regularização do transporte na Região Metropolitana da Grande Florianópolis e o MPSC interpôs a Ação Civil Pública n. 0900777-18.2018.8.24.0023 para a regularização do restante do sistema de transporte intermunicipal de passageiros no Estado.

O órgão gestor do sistema, à época das ações, era o Departamento de Transportes e Terminais (DETER) o qual tomou algumas medidas para cumprir o que fora determinado nas respectivas ações. Entre as medidas, foi contratado estudo para elaboração do edital da licitação do sistema de transporte. Contudo, a iniciativa restou infrutífera devido à falta de informações no sistema da autarquia para subsidiar a modelagem de demanda e tarifas do novo sistema.

Com a promulgação da Lei Complementar 741/2019, que culminou com a extinção do DETER, a SIE tornou-se o órgão responsável por planejar, formular e normatizar políticas, programas, projetos e ações referentes aos sistemas portuário e de mobilidade rodoviária, ferroviária, hidrovária, aeroviária, cicloviária e de pedestres e, especialmente, o transporte intermunicipal de passageiros, cabendo à ARESC a competência de fiscalização dos serviços públicos delegados.

Concomitante foi a promulgada a Lei Complementar 636/2014, instituindo a Região Metropolitana da Grande Florianópolis (RMF) e a SUDERF como autoridade Metropolitana, para o planejamento das funções de interesse comum da RMF, incluindo o transporte público intermunicipal de passageiros em sua área de abrangência.

Feito este breve resgate histórico, que demonstra a trajetória do transporte intermunicipal de passageiros, a Secretaria de Infraestrutura apresenta sua proposta, uma iniciativa pioneira que, por meio do diálogo estabelecido com os diversos atores e partes interessadas no STRIP – Sistema de Transporte Intermunicipal de Passageiros, para a regularização definitiva para: primeiro, estabilizar o sistema atual, que atravessa uma crise sem precedentes e; segundo, construir o arcabouço necessário para a transição que permita a realização, com êxito, da licitação para concessão do serviço, conforme planejamento das etapas que serão apresentadas.

Cabe ressaltar que o esforço feito pela equipe da SIE e parceiros, como verificado, busca resolver uma situação que perdura há mais de 3 décadas em praticamente todos os estados da Federação, com graves consequências para usuários, Poder Público, operadoras e órgãos de fiscalização e controle.

Contextualizado o problema a ser enfrentado, passamos a descrever em detalhes os obstáculos encontrados pela equipe e a solução para superação desses.

## 2. Obstáculos para a regularização do Sistema

Conforme o contexto descrito no panorama geral, observa-se que há um círculo vicioso de obstáculos à licitação para a concessão do serviço de transporte intermunicipal.

De ponto inicial verifica-se a **necessidade de licitação (1)**, a qual depende de **dados confiáveis para a determinação das áreas (ou bacias) para a elaboração de edital (2)**. Não há hoje no âmbito da SIE os dados requeridos para alocar linhas deficitárias com linhas superavitárias – base de qualquer sistema de transporte sustentável – sendo necessária a **implantação de sistema informatizado de bilhetagem e gestão financeira (3)** para a coleta precisa das informações de movimentação da população, mediante um sistema de controle e monitoramento das operações das empresas.

O novo modelo deverá, necessariamente, ser imposto aos operadores que executam hoje o serviço com concessões precárias, análogas a autorizações, regidas por **contratos vencidos (4)**, atualmente sem qualquer obrigação contratual de manter a operação e linhas ou submeter-se a novos requisitos. Portanto, busca-se a regularização temporária dos contratos vencidos para oferecer segurança jurídica a ambas as partes, e adequando as condições de prestação do serviço para garantir mais transparência e acesso a informações e garantindo a população a prestação do serviço de forma previsível e tempestiva.

Para fins de clareza, analisamos detalhadamente cada um dos pontos descritos acima:

## 1. Necessidade de licitação

Pacificado na jurisprudência e preconizado pela Constituição Federal em seu art. 175, em conjunto com o artigo 137 da Constituição Estadual de Santa Catarina, bem como pela Lei Federal 8.987/1995, é certo que as delegações de serviço público devem ser promovidas mediante realização de certame licitatório para assegurar concorrência entre os participantes e a melhor opção de contratação pelo ente público. Para a realização desta licitação, entretanto, são necessários dados para a elaboração do esquema operacional do sistema, unindo no mesmo pacote, como dito anteriormente, linhas superavitárias com linhas deficitárias, mantendo o equilíbrio entre as diferentes regiões do estado, garantindo o acesso e a continuidade do serviço a preços módicos para os usuários. Estes dados imprescindíveis são o foco do próximo item.

## 2. Dados confiáveis para a elaboração de edital

O antigo DETER contratou, em 2018, a Fundação de Estudos e Pesquisas Socioeconômicas (FEPESE), da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), objetivando a elaboração de estudos, através do Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans), para a formulação da Política Estadual de Transporte de Passageiros de Santa Catarina e de uma minuta de edital de licitação visando à delegação dos serviços. O estudo, entregue em 2019, apontou inconsistências e ausência de dados operacionais, imprescindíveis para a finalização do mesmo. Conforme apontado nos relatórios técnicos do LabTrans/UFSC.

**a necessidade de dados confiáveis para a caracterização da demanda de passageiros**, conforme a legislação e o atual entendimento dos tribunais brasileiros, é fundamental para que haja um adequado planejamento licitatório, com avaliação das desvantagens e riscos pela outorga, **e é imprescindível que existam dados suficientes a caracterizar a real situação do objeto a ser licitado, existindo grande possibilidade de impugnação de um certame licitatório com tamanha insegurança jurídica.** (grifo nosso)

E ainda alertava que:

a falta de dados estatísticos impede a formulação de propostas para a configuração da rede de transportes e, por consequência, da apresentação das características das áreas de transporte que delimitarão os conjuntos de serviços a serem licitados.

Com isso, tornava-se necessária a elaboração de uma grande pesquisa de campo que abrangesse todo Estado e que possibilitasse o levantamento de informações operacionais para dimensionamento das redes de transporte. Tal pesquisa, porém, não era escopo do projeto contratado pelo extinto DETER junto ao LabTrans à época.

Com o agravamento da pandemia de Covid-19, o sistema de transporte intermunicipal de passageiros teve uma queda brusca na demanda e a realização de uma pesquisa de campo, além de dispendiosa, apresentaria dados não reais, pois refletiria um momento específico dentro de um cenário em constante mudança. Por força de medidas legais restritivas, diversos municípios tiveram o sistema de transporte interrompido na sua totalidade e, mesmo sendo gradativamente retomado, a queda na demanda é evidente, projetando um futuro incerto.

Ressalta-se uma vez mais, por importante, a essencialidade de dados estatísticos para a definição dos modelos dos contratos das linhas, para a formação de lotes, áreas geográficas, ou bacias, a fim de garantir que todos os municípios do Estado sejam atendidos por algum serviço de transporte público intermunicipal de passageiros. É por meio desse modelo que se obtém a exequibilidade de atender regiões que possuem linhas deficitárias, pois são cobertas pela compensação da rentabilidade das linhas superavitárias.

Desta forma, entende-se como ideal a implantação de sistema informatizado para a captação dos dados necessários ao embasamento do processo licitatório.

### **3. Implantação de Sistema Informatizado**

Considerando a inviabilidade financeira e metodológica de contratação de pesquisa de campo no contexto atual de demanda volátil e, considerando ainda que tal contratação não supriria a necessidade de provimento contínuo de dados necessários à atualização e ao aprimoramento do Sistema de Transportes Intermunicipal de Passageiros (STRIP), apresenta-se como solução definitiva a **implantação de sistema informatizado para gerenciamento dos dados operacionais e das receitas do sistema de transporte**, cujos dados alimentem os sistemas de monitoramento, auditoria e controle.

Estudos apontam a necessidade de mecanismos eficientes para a gestão do sistema. A tecnologia a ser implementada permitirá, por meio do controle da emissão e validação das passagens, empregando para tanto de tecnologias de informação, comunicação e controle, o planejamento e gestão do STRIP, configurando-se como apoio essencial à tomada de decisões por parte dos gestores do sistema.

Em pesquisa divulgada recentemente, o IPEA (2021) reafirma tal importância, sobretudo, com os instrumentos de controle eletrônico de passagens e monitoramento automático da frota, os dados gerados pela tecnologia da informação, subsidia o órgão gestor para a tomada de ações e são essenciais para a modernização dos contratos de concessão do transporte público de passageiros.

Tal medida será executada por meio de licitação de ente terceirizado para promover a implantação do sistema informatizado de controle. Contudo, a implantação de tal sistema no ambiente contratual e normativo precário em que se encontra o setor, implica na questão debatida no próximo tópico.

#### **4. Contratos vencidos**

A precariedade das atuais delegações gera situação de insegurança jurídica para o poder concedente e para os operadores do transporte.

Nossa proposta permitirá estabelecer um novo modelo de gerenciamento de informações e receitas através de sistema informatizado. Contudo, verifica-se que o principal entrave para a implantação do Sistema Informatizado de Controle é que não há obrigação contratual para que os atuais operadores submetam-se a tais requisitos, podendo optar pela interrupção do serviço e abandono de linhas, comprometendo a continuidade do serviço público ao cidadão.

Ainda sobre as delegações precárias atuais, os operadores têm manifestado dificuldades para acessar benefícios fiscais e serviços de crédito para a manutenção das operações, tendo em vista a ausência de garantia contratual para a sua principal atividade econômica. Outro ponto prejudicial a esses é o entendimento consolidado acerca da impossibilidade de reajuste tarifário para delegações vencidas, conforme decisões proferidas em sede do Superior Tribunal de Justiça<sup>1</sup>.

Desta forma, com a situação de inviabilidade de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, agravada pela pandemia, observa-se um crescente número de operadores em situação de insolvência operacional, ainda que considerando o cenário de cortes de custos e de demissões. Segundo a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), observou-se um saldo negativo entre admissões e desligamentos de 66.057, considerando todos os postos de trabalho no setor de transporte urbano de passageiros no país em 2020<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> STJ – 1.ª T. REsp 403905/MG, Rel. Min. José Delgado; j. 26.03.02, p. DJ 06.05.02, p. 260; REsp 341575 / MG Ministro Humberto Gomes de Barros DJ 23/09/2002 p. 23; STJ – Agravo em recurso especial nº 1.596.248 – RJ 2019/0297857-0

<sup>2</sup> <https://ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub637523537674807205.pdf>



Em Santa Catarina, o setor de transporte terrestre de passageiros, que contava com mais de 18 mil postos de trabalho, apresentou uma queda de 25,4% no ano de 2020, conforme o Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED)<sup>3</sup>.

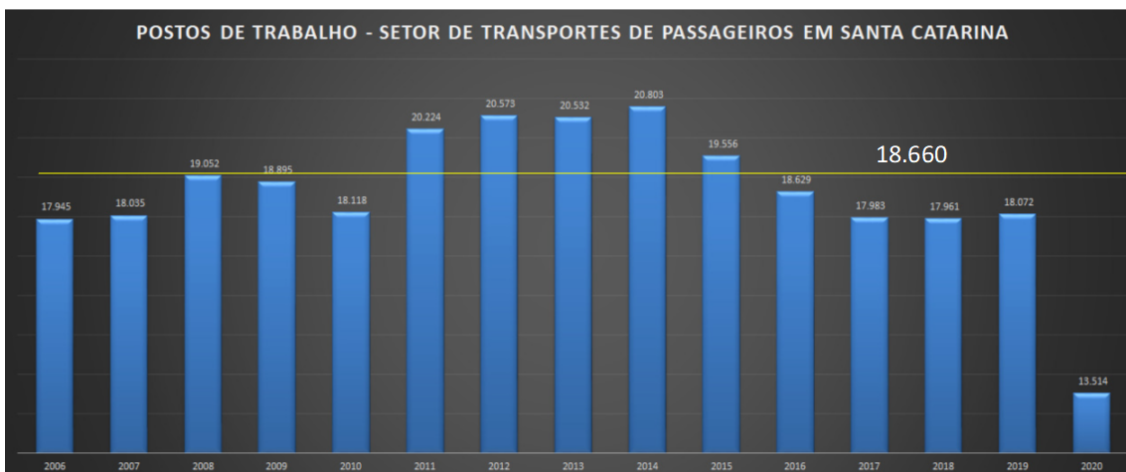


Figura 1: Evolução dos postos de trabalho no setor de transportes de passageiros em Santa Catarina

Em termos de arrecadação de ICMS, a redução no setor foi da ordem de 42,3% no ano de 2020 em relação ao ano anterior, segundo dados da Secretaria de Estado da Fazenda<sup>4</sup>.

O Estado, por sua vez, não possui instrumentos para exigir que os serviços prestados se mantenham em execução, bem como que as operadoras satisfaçam quesitos de qualidade, tempo, custo, confiabilidade, regularidade, segurança, conforto, continuidade, eficiência, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade de tarifas. Estamos, uma vez mais, fazendo referência à situação insustentável mencionada nos itens 1; 2; 3; 4 anteriormente, que mantém todas as partes interessadas num perpétuo ciclo de imobilidade e impossibilidade de decisão.

*Consideramos imprescindível, portanto, concomitante a implantação do Sistema Informatizado de Controle, que seja permitida a regularização temporária das delegações vencidas, estabelecendo-se assim as condições jurídicas e econômicas necessárias à estabilização do serviço prestado, bem como instituir o novo modelo de gestão, controle e fiscalização dos dados operacionais e financeiros.*

<sup>3</sup> <http://pdet.mte.gov.br/novo-caged>

<sup>4</sup> [http://www.sef.sc.gov.br/transparencia/relatorio/5/Arrecada%C3%A7%C3%A3o\\_por\\_Setor\\_da\\_Economia](http://www.sef.sc.gov.br/transparencia/relatorio/5/Arrecada%C3%A7%C3%A3o_por_Setor_da_Economia)

Contudo, é imperativo ressaltar que estamos cientes que a regularização definitiva das delegações, conforme legislação vigente, depende da realização de processo licitatório, o qual mostra-se temerário pela ausência de dados confiáveis para embasá-lo, formando-se assim o círculo vicioso supramencionado. Para vencer estes obstáculos interdependentes e romper o círculo, propõe-se o que segue.

### 3. A Proposta de ação - Como Resolver o Problema

Como foi exposto anteriormente, o problema é grave e persistente. Com a inviabilidade de aplicação de uma pesquisa de campo, decorrente do cenário de demanda volátil no período de pandemia, o Estado voltou seus esforços em busca de uma solução que atendesse as necessidades de informação de uma forma contínua, definitiva e confiável, o que possibilitaria ajustes de política pública sobre o setor a qualquer tempo.

Deste modo, a solução proposta é a regularização temporária das atuais delegações, com novos instrumentos contratuais que condicionem a implantação de um Sistema de Bilhetagem Eletrônica e Controle Operacional e Financeiro (SBE), de todo o Sistema de Transporte Intermunicipal de Passageiros (STRIP).

O Modelo proposto foi identificado como sendo o mais adequado, conforme sugerido nos relatórios técnicos apresentados no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável - PLAMUS e pela *Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit* (GIZ), no âmbito da cooperação técnica entre o Estado de SC e a Cooperação Alemã para o desenvolvimento e implementação do Projeto do Transporte Integrado Metropolitano - TRIM - este restrito ao âmbito da SUDERF, isto é, da Grande Florianópolis.

A implantação deste Sistema Informatizado de Bilhetagem Eletrônica dar-se-ia por meio da licitação e consequente contratação de ente privado, que ficaria responsável pela tecnologia, gerenciamento dos dados, gerenciamento financeiro (arrecadação e repasses) e ainda pelo controle das gratuidades e benefícios (com o apoio da tecnologia). Desta forma, promover-se-ia a centralização de todas as informações operacionais sob amplo acesso e domínio do Estado, ampliando sua capacidade de auditoria, fiscalização, controle e monitoramento da operação, bem como viabilizando as ações de planejamento de política pública voltada à eficiência do sistema.

É importante ressaltar que esta alteração considerável no sistema operacional vigente demandaria a colaboração dos operadores atuais do transporte, cujas delegações estão em situação irregular perante a SIE, não havendo, portanto, termos contratuais válidos exigíveis.

*Assim, propomos regularizar temporariamente o sistema de transporte, de modo a permitir ajustes operacionais e viabilizar a implantação do sistema de bilhetagem eletrônica e gestão informatizada.*

Por meio da ação civil pública n. 0900777-18.2018.8.24.0023 proposta pelo MPSC contra o extinto DETER e todas as operadoras, seria proposta a assinatura de Termo de Acordo perante a Câmara Permanente de Prevenção e Resolução de Conflitos do MPSC, a ser chancelada pelo Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina, sendo homologado judicialmente nos autos do processo, nos quais constam como parte as empresas operadoras do transporte público. Apesar de não constarem as empresas atuantes na Região Metropolitana da Grande Florianópolis, o termo abrangeria todo o sistema de competência do Estado a fim de aplicar de forma isonômica a mesma regra para todas as empresas que atuam no Estado<sup>5</sup>.

Este Termo de Acordo que ora propomos ao MPSC teria como premissas:

1. A **regularização temporária das concessões atuais vencidas**, de forma precária, por prazo determinado de 30 (trinta) meses, prorrogável por no máximo mais 12 (doze) meses, com o consequente ajuste do esquema operacional das linhas, incluindo a possibilidade de recomposição das tarifas em momento posterior, para retratar o cenário imposto pela pandemia;
2. A contratação e implantação de **Sistema Unificado de Bilhetagem Eletrônica** e controle operacional e financeiro do sistema por ente privado;
3. A coleta e processamento dos dados durante o período correspondente para modelar o esquema operacional do novo sistema de transporte;
4. A **elaboração e execução do processo licitatório para o novo Sistema de Transporte**.

Cada uma das premissas é avaliada a seguir de forma mais aprofundada.

Em relação à **primeira premissa**, a SIE promoverá a atualização das informações operacionais do sistema, bem como proporá os ajustes necessários na legislação vigente, para viabilizar a elaboração de contratos temporários com os operadores do transporte. Estes contratos irão prever, além das linhas e horários de cada operador, a adesão destes ao sistema de bilhetagem e gestão operacional e financeira do sistema de transporte. Preverão também a recomposição do valor da tarifa após período de avaliação dos dados coletados em dois momentos, após 6 (seis) meses e 12 (doze) meses da implantação do sistema informatizado.

---

<sup>5</sup> Especificamente sobre a Região Metropolitana, a questão tem sido acompanhada pelo Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina, no processo RLA-14/00193831, no qual o Ministério Público junto ao Tribunal de Contas já ofereceu manifestações. Este documento apresenta as medidas necessárias e um cronograma atualizado conforme determinado no parecer MPC/DRR/1078/2018.

A referida atualização das informações operacionais do sistema será realizada abrindo-se prazo para o cadastramento dos esquemas operacionais de cada linha (horários e frequência), para cada operador atual do transporte. O ajuste promovido terá como objetivo refletir o novo cenário de demanda reduzida, contudo haverá limite para a redução de horários, com base na média da queda de demanda observada em estudos e pesquisas no setor. Casos excepcionais de extrema redução de demanda, além dos valores definidos como redução operacional máxima, poderão ser avaliados separadamente pela SIE.

Com a assinatura dos novos contratos, será promovido o registro provisório perante a SIE para os operadores que assinarem os contratos, independente das condições de regularidade fiscal, tendo em vista a situação de diversos operadores que não atendem atualmente a estes requisitos, resultantes ou não da situação econômica calamitosa causada pela pandemia. Os requisitos para este registro serão os critérios operacionais mínimos para a execução do contrato provisório, especialmente a segurança dos veículos.

Em relação à **segunda premissa**, a proposta envolve a licitação e consequente contratação de um ente privado que forneça soluções tecnológicas avançadas para a modernização dos serviços, propiciando a melhoria do controle operacional e financeiro. O caminho aqui seguido, por meio da instituição da tecnologia da informação, proporcionará as seguintes aplicações para a melhoria do sistema:

- ✓ Automatizar a comercialização das passagens e controlar a demanda e a oferta, rastrear os veículos, monitorar a velocidade; e monitorar as condições de operação do veículo;
- ✓ Possibilitar múltiplos tipos de compra de créditos pelo usuário, por meio de transações de crédito e débito, bilhete único, QR Code, NFC, dentre outros;
- ✓ Promover maior segurança por meio da implantação de videomonitoramento nos veículos;
- ✓ Fornecer informações ao usuário sobre itinerários, pontos de parada de ônibus, tarifas, horários e planos de viagem; anunciar em tempo real a previsão de chegada dos ônibus por trajeto, e outras;
- ✓ Possibilitar níveis de flexibilidade quanto ao ajuste de rotas, horários e frequência de acordo com a demanda;
- ✓ Garantir total transparência na gestão dos serviços, através de relatórios frequentes com parâmetros de demanda, receitas e nível de serviço ofertado disponibilizados para gestores públicos e sociedade civil organizada;
- ✓ Implantar a Biometria Facial como medida de segurança de combate a fraudes nas gratuidades.

Os serviços a serem prestados pelo ente terceirizado licitado englobam o papel de agente financeiro incumbido de: (a) gerenciar e operar os sistemas de bilhetagem existentes e os que venham a serem implantados; (b) modernizar o sistema de bilhetagem, com métodos de tecnologia que proporcionem maior eficiência na gestão, operação, planejamento, regulação e fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros; (c) prestar serviços de processamento e liquidação das transações do sistema de bilhetagem, compreendendo apuração de débito e créditos, gerenciamento dos recebimentos e dos pagamentos e distribuição dos valores arrecadados; (d) promover novas redes para comercialização, por meio de, dentre outros, postos de vendas (PDVs) e loja virtual; (e) implantar e disponibilizar ao poder público um Centro de Controle Operacional (CCO) para efetivar o amplo acesso às informações coletadas, em local determinado pela SIE.

A **terceira premissa** será desempenhada pelos órgãos competentes, ao longo da vigência do contrato provisório, acompanhada pelo Grupo de Trabalho e sob a fiscalização da ARESC, com auxílio das ferramentas tecnológicas contratadas. Os dados coletados serão analisados e utilizados para a formulação do Termo de Referência da Licitação para a concessão do novo Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros.

Durante este período, a ARESC fiscalizará a execução do novo contrato, reforçando o cumprimento de suas cláusulas, especialmente dos esquemas operacionais atualizados. Promoverá também a revisão tarifária, com data determinada, para cada operador do transporte com base nas informações adquiridas, podendo sugerir à SIE a adaptação operacional dos serviços para melhor adequá-los à situação fática apresentada.

Esta revisão tarifária será realizada conforme os parâmetros previstos no contrato temporário e fornecerá importante subsídio na formulação das novas linhas do sistema a ser licitado em relação aos aspectos de custo operacional e demanda do serviço.

Como conclusão do processo de regularização, tem-se a **quarta premissa**, que consiste na elaboração e execução do processo licitatório para o novo sistema de transporte. Com a reunião de todas as informações colhidas e processadas será feito o dimensionamento e distribuição das linhas, bem como os ajustes finais para a descrição do serviço a ser concedido.

O termo de referência final, preverá os grupos de linhas a serem licitados, com as respectivas características operacionais mais adequadas à demanda (frequência, tipo de veículo, tipo de serviço), visando obter o equilíbrio ideal entre o serviço prestado e o custo ao usuário.

Além destas premissas apontadas, caberá também promover a atualização legislativa em paralelo a este procedimento, para melhor receber o novo modelo de concessão ao fim do processo. Contudo, antes da atualização legal de forma ampla, um ponto específico precisa ser corrigido. Trata-se do §4º do art. 13 da Lei 5.684/1980, alterada pela Lei 17.452/2018, que prescreve:

§ 4º As infrações passíveis de serem cometidas pelas empresas transportadoras, assim como as respectivas penalidades, serão discriminadas por meio de decreto do Chefe do Poder Executivo, **ficando vedada a exigência de utilizar tecnologias de rastreamento e georreferenciamento.** (Redação dos §§ 3º e 4º incluída pela Lei 17.452, de 2018). (grifos nossos)

Tal dispositivo constitui aberração legislativa ao privar o poder concedente de utilizar a ferramenta mais eficiente disponível para executar seu papel gerencial e fiscalizatório. Não só fere o princípio constitucional da eficiência de maneira direta, mas sua concepção é tão descabida que fere até mesmo o princípio da razoabilidade, removendo o estado de Santa Catarina do contexto global que utiliza estas ferramentas para o controle de seus serviços de transporte. É fato notório que estas ferramentas reduzem drasticamente a demanda de servidores dedicados a estas atividades estatais, fornecendo dados mais precisos que qualquer outra metodologia disponível pelo menor custo.

O impedimento do uso destas ferramentas prejudica todo o sistema de controle, monitoramento e parte do sistema financeiro para o planejamento, gestão e fiscalização adequada do transporte intermunicipal de passageiros, além de limitar o oferecimento de novos recursos aos usuários. Este ajuste será proposto através de projeto de Lei, mas também será apresentado como proposta para Ação Direta de Inconstitucionalidade, ao Governador do Estado ou ao Procurador-Geral de Justiça, para cessar a vigência deste artigo em sede liminar.

Para atingir os objetivos propostos, será necessária a colaboração de todos os agentes envolvidos, conforme apresentado a seguir.

## 4. Atores Essenciais para Consecução da Proposta

### ➤ Grupo de Trabalho para o desenvolvimento e execução da proposta

Grupo interinstitucional composto por membros da SIE, SUDERF, ARES, PGE-SC e SEF, formalizado por portaria conjunta entre os três primeiros entes, com objetivo de promover a regularização do sistema de transporte

intermunicipal de passageiros em Santa Catarina. Para tanto, formulou-se a seguinte proposta e respectiva metodologia para assegurar o cumprimento deste objetivo.

➤ Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE)

Atua como poder concedente para as delegações do transporte intermunicipal de passageiros, encarregada de “planejar e executar o serviço público de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros”, bem como “licitar e firmar documentos de delegação de serviços de transporte intermunicipal de passageiros na forma de lei específica” (LC 741/2019 - SC). Responsável por formalizar a proposta de regularização precária do serviço para restabelecer relação contratual com os operadores e impor novos requisitos para a execução do serviço, aprimorando a captação de dados e a transparência da operação. Promover a contratação de empresa para gerenciar a bilhetagem eletrônica do sistema de transporte.

➤ Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (SUDERF)

Criada para planejar as funções de interesse comum da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (RMF), com competência para: opinar sobre concessão, permissão e autorização de serviços de interesse da RMF; promover, coordenar e elaborar estudos, projetos, programas e ações, harmonizando-os com os objetivos da RMF; coordenar os serviços comuns de interesse da RMF (LC 636/2014). Deve colaborar com o desenvolvimento das atividades promovendo o planejamento do processo de delegação referente à Região Metropolitana da Grande Florianópolis.

➤ Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina (ARESC)

A ARESC tem por objetivo regular, fiscalizar e orientar a prestação dos serviços públicos delegados no Estado e é responsável pelo exercício de todos os poderes de fiscalização do transporte intermunicipal de passageiros (LC 741/2019). Deve colaborar com o desenvolvimento das atividades norteadas pela SIE e pela SUDERF, bem como o acompanhamento da execução do transporte e cumprimento dos termos contratuais durante o período de regularização precária.

➤ Procuradoria-Geral do Estado de Santa Catarina (PGE-SC)

Responde pelos processos correntes contra o Executivo Estadual. Promoverá assessoramento na execução da regularização precária e consequente concorrência pública, nas áreas de sua competência.

➤ Secretaria de Estado da Fazenda (SEF)

Poderá atuar de maneira complementar para a captação das informações necessárias à elaboração dos contratos e esquemas operacionais do serviço a ser delegado, bem como prestar consultoria para assuntos de sua competência direta, relacionada à atividade do transporte de passageiros.

➤ Ministério Público de Santa Catarina (MPSC)

Órgão responsável pela defesa dos interesses coletivos, interpõe ações para impulsionar o Executivo Estadual a promover o processo licitatório. É parte essencial para supervisionar o processo de regularização precária, com o intuito de garantir o acesso às informações necessárias para subsidiar a concorrência pública.

➤ Poder Judiciário de Santa Catarina

Poder julgador dos processos correntes para a execução da concorrência pública. Promoverá a homologação do acordo judicial a ser celebrado com o Ministério Público.

➤ Operadoras do transporte

Parte colateral na relação entre o Executivo e o Ministério Público. Será submetida à regularização precária dos serviços com assinatura de contrato com validade determinada, restabelecendo relação contratual válida, impondo-se novos requisitos para a execução do serviço, aprimorando a captação de dados e a transparência da operação.

➤ Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina (TCE-SC)

Órgão fiscalizador do Poder Legislativo, avaliará a proposta de delegação do novo sistema de transporte.

## 5. Cronograma Proposto de Execução

1. Estudo Preliminar – fevereiro/2021 a maio/2021
2. Grupo de Trabalho
  - 2.1. Criação do grupo
  - 2.2. Coordenação, execução e desenvolvimento do processo
3. Regularização precária
  - 3.1. **Assinatura do termo de acordo com homologação judicial – julho/2021 a setembro/2021**
  - 3.2. Atualização das informações operacionais do sistema – outubro/2021
  - 3.3. Formulação dos termos compromisso – julho/2021 a outubro/2021



- 3.4. Assinatura dos termos compromisso com os operadores - novembro/2021 a dezembro/2021
4. Contratação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE)
  - 4.1. Elaboração de termo de referência - junho/2021 a outubro/2021
  - 4.2. Ajustes no termo de referência - julho/2021 a outubro/2021
  - 4.3. Processo para contratação - agosto/2021 a novembro/2021
5. Implantação do SBE
  - 5.1. Implantação de novos sistemas - a partir de janeiro de 2022
  - 5.2. Implantação de Centro de Supervisão Operacional (CSO) - dezembro/2021 a março/2022
6. Acompanhamento do novo sistema para confecção dos editais de licitação do Sistema de Transporte
  - 6.1. Coleta de dados - a partir de janeiro/2022
  - 6.2. Recomposição tarifária - conforme cronograma de implantação da bilhetagem
7. Modelagem da Licitação da Concessão do Sistema de Transporte Intermunicipal de Passageiros (STRIP)
  - 7.1. Atualização da legislação - agosto/2021 a dezembro/2022
  - 7.2. Formulação da proposta operacional inicial - março/2023 a setembro/2023
  - 7.3. Audiências públicas - setembro/2023 a outubro/2023
  - 7.4. Formulação do termo de referência e edital - março/2023 a novembro/2023
  - 7.5. Avaliação do TCE - novembro/2023 a janeiro/2024
8. Licitação do novo sistema de Transporte
  - 8.1. Publicação do edital - A partir de fevereiro/2024
  - 8.2. Julgamento das propostas
9. Licitação do sistema de bilhetagem eletrônica
  - 9.1. Publicação do edital - A partir de dezembro/2025



Figura 2 – Cronograma do “Projeto para Regularização do Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros no Estado de Santa Catarina”

## 6. Condicionantes e riscos da Proposta

Consideram-se necessárias à implementação do plano de ação e alcance dos resultados propostos, as condicionantes elencadas a seguir.

### 1. Adesão ao acordo por parte significativa dos operadores do transporte.

A proposta depende da adesão de grande parte dos operadores para garantir a continuidade da prestação do serviço, considerando a capacidade do setor para a eventual necessidade de absorção de linhas provenientes de operadores não aderentes ao acordo.

A dependência da disponibilidade de operadores externos para suprir eventuais lacunas operacionais constitui risco para a fiel execução da presente proposta. Contudo, é certo que estas lacunas poderão ser preenchidas por outros operadores através dos mesmos contratos emergenciais aqui propostos. Este é um ponto mitigador para o risco de não adesão dos operadores atuais.

Ressalta-se que a adesão ao acordo permite aos operadores benefícios fiscais e acesso a programas de crédito disponíveis no sistema financeiro.

### 2. Contratação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica - SBE

O respectivo processo licitatório terá grau de complexidade considerável e representará novo modelo de gerenciamento para sistema de transporte. Contudo, ainda que o modelo adotado esteja amparado em modelos já aplicados no país (exemplos aprofundados no anexo X), as possibilidades no âmbito administrativo e judicial inerentes à conclusão do processo de contratação, não afastam o risco de descumprimento dos prazos previstos no plano de ação proposto.

### 3. Atualização legislativa

Tanto o processo de regularização precária como o novo sistema de transporte intermunicipal de passageiros a ser licitado envolvem uma reformulação do modelo existente, com novas formas de gerenciamento, fiscalização e execução, em especial pela atuação de ente terceirizado absorvendo parte das competências exercidas atualmente pelos próprios operadores.

Para garantir a legalidade da adoção deste novo modelo mostra-se necessária a atualização legislativa para suportar de forma clara as novas características propostas. O atraso ou mesmo a não aprovação de novos dispositivos legais pode prejudicar o fiel cumprimento desta proposta.

#### 4. Cumprimento do prazo estabelecido

Todas as condicionantes e riscos externos mencionados podem prejudicar o cumprimento do cronograma proposto. Entre os principais gargalos aparentes destacam-se: O tempo para assinatura do próprio Termo de Compromisso perante a Câmara Permanente de Prevenção e Resolução de Conflitos; A eventual judicialização, ou mesmo o fracasso, do processo licitatório para contratação do sistema informatizado de bilhetagem e gerenciamento; Eventual atraso no processo legislativo para atualização da legislação ou o entendimento diverso sobre a viabilidade da ADI para suspender a vigência do dispositivo que impossibilita o uso de ferramentas de georreferenciamento.

Todos estes aspectos devem ser relevados para ajustes correntes no cronograma de execução, sendo considerado razoável a previsão de prazo de prorrogação para o contrato provisório com os operadores.

Cumprir ressaltar a importância das condicionantes identificadas acima para o cumprimento do plano de ação proposto, sem prejuízo de outros fatores ainda não identificados dada a complexidade inerente aos sistemas de transporte.

## 7. Conclusão

O transporte público é um direito social assegurado pela Constituição Federal que envolve diversos aspectos da qualidade de vida da população. Ao longo dos anos, a relevância deste serviço tem sido negligenciada pelo poder público no Brasil. Em Santa Catarina o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros está com todos os seus contratos vencidos e isso põe em xeque a continuidade dos serviços pelas dificuldades já mencionadas no texto, trazendo diversos prejuízos àqueles usuários que dependem totalmente desse serviço para se locomover.

Conforme já demonstrado, o problema principal de execução de processo licitatório esbarra na ausência de dados confiáveis para sua devida elaboração. Tendo em vista a atual situação, a melhor forma de obtenção dos dados, de forma definitiva, consiste na implantação de sistema de bilhetagem e controle operacional e financeiro. Esta implantação, por sua vez, esbarra na precariedade

dos contratos atuais, que desobrigam os atuais operadores de manterem a prestação dos serviços. Assim, debruçou-se sobre uma solução idônea que proporcione controle, segurança e continuidade para os serviços, com a assinatura de um instrumento de contrato provisório mais completo, com novas características operacionais para os operadores e novas ferramentas disponíveis ao poder concedente e aos usuários.

Com o objetivo de mudar este cenário, a proposta apresenta solução para interromper o círculo vicioso de problemas interdependentes para a elaboração do processo licitatório definitivo para o sistema de transporte, sendo adequada à necessidade de regularização do serviço, atende a emergência da situação, possibilita a estabilização do setor e estabelece as condições necessárias ao aprimoramento do sistema e melhoria contínua do serviço ao cidadão.

Esta solução depende da atuação integrada dos entes citados no texto para que se atinja os resultados buscados, viabilizando ao poder público a implantação de novo método de gerenciamento e fiscalização, bem como aos operadores do transporte um meio de vencer as dificuldades econômicas atuais decorrentes da situação excepcional criada pelo cenário da pandemia.

Com a edição de novos contratos provisórios, os usuários serão os maiores beneficiados desta proposta, pois terão acesso a um serviço com controle de qualidade superior ao que vem sendo executado, com recursos tecnológicos para facilitar o seu acesso, e valor corretamente calculado para compensar a sua prestação.

Assim, apresenta-se esta proposta como forma de resolução da ação civil pública n. 0900777-18.2018.8.24.0023, incluindo em seu escopo os operadores da Região Metropolitana da Grande Florianópolis, para que em momento posterior, conforme cronograma apresentado, seja realizada licitação definitiva para todo o Sistema de Transporte Intermunicipal de Passageiros em Santa Catarina.

***Thiago Augusto Vieira.***  
***Secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade.***

## REFERÊNCIAS

Carvalho, C. H. R. **Panorama da Bilhetagem no Brasil**. Série Cadernos Técnicos ANTP. Volume 1 – Sistemas inteligentes de transportes, novembro, 2003, p.10-22. Disponível em:

<[http://files-server.antp.org.br/\\_5dotSystem/download/dcmDocument/2016/02/24/4241EE35-BC30-492B-B970-6CA7ECC58398.pdf](http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2016/02/24/4241EE35-BC30-492B-B970-6CA7ECC58398.pdf)>. Acesso em: 15 abr. 2021.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASÍLIA. Secretaria de Trabalho. Ministério da Economia. **Painel de Informações do Novo CAGED**. 2021. Disponível em:  
<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrljoiNWl5NWl0ODEtYmZiYy00Mjg3LTkzNWUtY2UyYjIwMDE1YWI2liwidCI6IjNlYzkyOTY5LTVhNTEtNGYxOC04YWM5LWVmoThmYmFmYTk3OCJ9>. Acesso em: 03 maio 2021.

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES E TERMINAIS – DETER. **Estudos e Pesquisas para Apoio à Elaboração de Edital de Licitação do Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros no Estado de Santa Catarina**. Florianópolis, 2018.

DISTRITO FEDERAL (Estado). Lei nº 6.334, de 19 de julho de 2019. **Dispõe sobre a extinção da Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTrans, criada pela Lei nº 241, de 28 de fevereiro de 1992, e dá outras providências**.

Eschborn. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. Relatórios contratados pelo Financing Energy for Low-carbon Investment – Cities Advisory Facility (FELICITY) para o Estado de Santa Catarina através da Suderf: GFA Consulting Group, 2020.

MARQUES, J. BRB assume processamento do Sistema de Bilhetagem Automática do Distrito Federal. **Diário do Transporte**. 04 nov.2019. Disponível em:  
<<https://diariodotransporte.com.br/2019/11/04/brb-assume-processamento-do-sistema-de-bilhetagem-automatica-do-distrito-federal/>>. Acesso em: 15 abr. 2021.

Martinelli, J. C; Aroucha, M. O. G. **Fase atual da bilhetagem eletrônica**. Série Cadernos Técnicos ANTP. Volume 8 – Sistemas inteligentes de transportes, maio, 2012, p.76-99. Disponível em: Disponível em:  
<[http://files-server.antp.org.br/\\_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/03/18/9AB9A3EB-97DC-4711-9751-162AD361D7F0.pdf](http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/03/18/9AB9A3EB-97DC-4711-9751-162AD361D7F0.pdf)>. Acesso em: 15 abr. 2021.

PELEGI, A. Após acordo, bilhetagem eletrônica no transporte intermunicipal do Rio de Janeiro terá licitação. **Diário do Transporte**. 02 nov.2017. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2017/11/02/apos-acordo-bilhetagem-eletronica-no-transporte-intermunicipal-do-rio-de-janeiro-tera-licitacao/>>. Acesso em: 15 abr. 2021.

PELEGI, A. BNDES homologa consórcio vencedor de licitação de novo sistema de bilhetagem eletrônica para o transporte público intermunicipal da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. **Diário do Transporte**. 23 out.2020. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2020/10/23/bndes-homologa-empresa-vencedora-de-licitacao-de-novo-sistema-de-bilhetagem-eletronica-para-o-transporte-publico-intermunicipal-da-regiao-metropolitana-do-rio-de-janeiro/>>. Acesso em: 15 abr. 2021.

Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU. Impactos da Covid-19 no Transporte Público por Ônibus. **Boletim NTU**. Disponível em: <<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub637523537674807205.pdf>>. Acesso em: 29 mar. 2021.

ROLIM, Fernando Antonio Oliveira. **Tribunais de Contas e a regulação do transporte intermunicipal de passageiros por ônibus (TIPO)**. 2007. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2007.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS. Prefeitura Municipal de São José dos Campos. **Novo Transporte Público**. Disponível em: <<https://www.sjc.sp.gov.br/servicos/mobilidade-urbana/novo-transporte-publico/editais-de-tecnologia/consulta-publica/>>. Acesso em: 29 abr. 2021.

SÃO PAULO (Estado). Governo e prefeitura lançam consulta para bilhetagem do transporte. **Governo de São Paulo**. 28 ago.2017. Disponível em: <<https://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/governo-sao-paulo-consulta-bilhetagem/>>. Acesso em: 16 abr. 2021.

SANTA CATARINA. SCPAR Parcerias & Negócios Estratégicos. Governo de Santa Catarina. **PLAMUS - Plano de Mobilidade Urbana Sustentável Florianópolis da Grande Florianópolis**. Florianópolis, 2015.

SANTA CATARINA. Decreto nº 12601, de 06 de novembro de 1980. **Dispõe sobre o Serviço Público de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros e dá outras providências**. Florianópolis, SC

SANTA CATARINA. Lei nº 14219, de 30 de novembro de 2007. **Dispõe sobre o Registro de Empresas para Execução do Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros e Estabelece Nova Redação ao Art. 4º da Lei Nº 5.684, de 1980.**

SANTA CATARINA. Lei nº 5.684, de 09 de maio de 1980. **Dispõe sobre o Serviço Público de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros e dá Outras Providências.** Florianópolis, SC

SANTA CATARINA. Secretaria de Estado da Fazenda. Governo de Santa Catarina. **Arrecadação por Setor da Economia.** 2017. Disponível em:  
<[http://www.sef.sc.gov.br/transparencia/relatorio/5/Arrecada%C3%A7%C3%A3o\\_por\\_Setor\\_da\\_Economia](http://www.sef.sc.gov.br/transparencia/relatorio/5/Arrecada%C3%A7%C3%A3o_por_Setor_da_Economia)>. Acesso em: 03 maio 2021.

Zaban, B; Pompermayer, F. M; Carvalho, C. H. R. **Novo Modelo de Contrato de Mobilidade Urbana: Como Gerar Receita, Aumentar Uso e Reduzir Custos de Transporte Público Urbano.** Brasília: Ipea, 2021.



## ANEXO

Tradicionalmente, nos contratos de concessão do transporte público coletivo, a implantação, gestão e administração da bilhetagem eletrônica fica a cargo da empresa ou concessionária vencedora do certame.

De acordo com a ANTP (2003), a NTU realizou um extenso estudo sobre a implantação da bilhetagem eletrônica no Brasil, no âmbito das cidades com população superior a 300 mil habitantes, além das 27 capitais e 11 regiões metropolitanas. Os resultados demonstraram que 40% delas já implantaram a bilhetagem automática, sendo que em relação à administração da bilhetagem, o setor privado participava com predominância, representando cerca de 83%.

A aderência ao sistema de bilhetagem eletrônica se manteve em crescimento constante e, segundo a ANTP (2012), através de dados da NTU, já alcançava cerca de 77% dos municípios com mais de 100 mil habitantes, no final de 2010.

Atualmente, percebe-se que há um movimento por parte dos gestores públicos para mudanças nessa estrutura, que estão sendo adotadas visando separar a gestão da bilhetagem da operação dos transportes. Através dessa configuração surge um novo protagonista no sistema, por meio de um agente financeiro, a qual teria como incumbência a administração de todo o processo envolvido nos bilhetes eletrônicos, bem como arrecadação e repasses financeiros. De forma semelhante apresenta-se o modelo do Distrito Federal, do município de São Paulo e ainda da região metropolitana do Rio de Janeiro com estudo em andamento.

A lei 6334/2019, atribui o processamento do Sistema de Bilhetagem Automática (SBA) do Distrito Federal ao Banco de Brasília (BRB). O órgão gestor, porém, continua a atuar como gestor do sistema. Embora, anteriormente, o gestor público já era responsável pela administração da bilhetagem.

O presidente do BRB, Paulo Henrique Costa, explica que com “A chegada do Sistema de Bilhetagem Eletrônica ao BRB tem como objetivo garantir a melhoria do processo e a experiência do usuário, oferecendo estabilidade do sistema, mais pontos de atendimento para recarga, uma central telefônica e consulta de saldo, extrato e recarga por meio do aplicativo”. Já em relação a atuação da instituição nesse novo segmento, percebe-se o engajamento para ampliação da cobertura do sistema, foram disponíveis diversas comodidades aos usuários, conforme afirma o presidente “Como empresa do sistema financeiro, o

BRB tem a expertise na gestão de recursos, na implementação de meios de pagamento, e possui ampla rede de correspondentes para comercialização das recargas, além de padrões de controle e governança elevados”. A fim de ampliar a capilaridade de atendimento do sistema, foi afirmado pela Agência Brasília que “No total, a população que utiliza o SBA terá à disposição 73 postos de atendimento para a realização dos serviços de cadastro e recarga dos cartões<sup>6</sup>”.

Segundo a ANTP (2012), em muitas cidades brasileiras, os benefícios e descontos tarifários, chegam a alcançar mais da metade da população usuária. A necessidade de controlar as políticas tarifárias, principalmente, em relação aos benefícios concedidos de (descontos ou isenção da tarifa), nos sistemas de transporte, carecem de medidas de controle e segurança para combater as fraudes. Tais necessidades, é um dos diversos motivos para o estabelecimento da bilhetagem eletrônica. É por meio deste instrumento que o BRB Mobilidade estima uma diminuição em fraudes de aproximadamente R\$300 milhões, ao longo dos próximos quatro anos da administração da bilhetagem (Diário do Transporte, 2019).

Cabe ressaltar que a operacionalização da bilhetagem eletrônica do Distrito Federal está disponível no âmbito intermodal.

No que consiste a região metropolitana do Rio de Janeiro, no ano de 2017, a Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro (DPRJ) firmou um Termo de Compromisso com o Estado e com o Ministério Público estadual (MPRJ), para realizar o processo de licitação do sistema de bilhetagem eletrônica intermunicipal (Diário do Transporte, 2017).

Os estudos estão em fase de desenvolvimento, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) publicou na edição do Diário Oficial da União na sexta-feira, 23 de outubro de 2020, a homologação do resultado do Pregão Eletrônico destinado à contratação de serviços técnicos para a estruturação de projeto para implementação e gestão de um novo sistema de bilhetagem eletrônica para o transporte público intermunicipal da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e suas interfaces com o transporte público municipal<sup>7</sup>. Tal proposição está sendo vista com muita estima pelos órgãos de controle, conforme explica o subcoordenador do Núcleo de Defesa do

6

<https://diariodotransporte.com.br/2019/11/04/brb-assume-processamento-do-sistema-de-bilhetagem-automatizada-do-distrito-federal/> < acesso: 15/04/2021>.

7

<https://diariodotransporte.com.br/2020/10/23/bndes-homologa-empresa-vencedora-de-licitacao-de-novo-sistema-de-bilhetagem-eletronica-para-o-transporte-publico-intermunicipal-da-regiao-metropolitana-do-rio-de-janeiro/> < acesso: 15/04/2021>.

Consumidor da Defensoria do Estado do Rio de Janeiro, Eduardo Chow de Martino Tostes, há necessidade de “elaboração de um sistema de bilhetagem mais aberto, moderno e benéfico ao usuário, aliado a um controle maior pelo Poder Público, em especial dos benefícios concedidos com dinheiro público (Bilhete Único Intermunicipal e gratuidades)”. E, ainda, deverá permitir “acesso remoto irrestrito a todos os dados que integram o sistema, como, por exemplo, o valor do subsídio a ser repassado às permissionárias e concessionárias, o número de passageiros e de viagens e o valor total auferido por cada modal”. As informações deverão ser publicadas na internet, abertas à população, preservando somente detalhes que “violem a privacidade dos usuários” de transporte.

Esse movimento que vem ganhando força, foi interesse inclusive do Governo e da Prefeitura de São Paulo com o maior sistema de transporte coletivo do país. Em 28 de agosto de 2017, publicaram um edital conjunto de procedimento de manifestação de interesse (PMI) sobre o Sistema de Bilhetagem do transporte público da capital (Governo de São Paulo, 2017). O estabelecimento do estudo é direcionado para “a realização de estudos do potencial de exploração de receitas acessórias ao Sistema Único de Arrecadação Centralizada (SUAC) por eventual parceiro privado, que será responsável pela sua gestão, operação e manutenção.” Ainda, também, na página do governo, são apresentados os resultados esperados de tal edital, “as administrações públicas receberão estudos que servirão como subsídio para a realização da concessão, visando a criação de um moderno Sistema Único de Arrecadação Centralizada, a fim de promover a racionalização dos custos, maior eficiência na gestão centralizada e otimização dos serviços prestados, dando mais segurança ao processo<sup>8</sup>.”

Com veemente vontade para superar as dificuldades do sistema de transporte coletivo, em abril de 2021, a Prefeitura de São José dos Campos publicou no Diário Oficial do Estado, minutas de editais de concessões para prestação dos serviços de gestão (financeira, de dados e os meios de pagamento) do sistema de transporte público da cidade. O esforço do município em separar tais serviços da operação técnica do transporte coletivo, foi fundamentado nos estudos que foram desenvolvidos por intermédio da Fundação Getúlio Vargas (FGV), que visa a necessidade da disponibilidade de tecnologias que propiciem sistemas de transportes inteligentes, novos modelos de contratos e, principalmente, o aprimoramento da gestão dos serviços (São José dos Campos, 2021). Em caso de sucesso, servirá como referência para novos modelos de contratos do transporte público coletivo no Brasil.

---

<sup>8</sup> <https://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/governo-sao-paulo-consulta-bilhetagem/> <acesso: 16/04/2021>.