1.6 Estrutura Tarifária e de Remuneração dos Operadores

1.6.1 Estrutura Tarifária Atual

Preliminarmente é indispensável esclarecer que a atual estrutura e níveis tarifários foram estabelecidos com base na Lei nº 11.263, de 05 de junho de 2002.

A partir dessa lei, foram definidas estruturas tarifárias específicas para cada um dos serviços de transporte coletivo público.

1.6.1.1 Serviço Convencional

A estrutura tarifária do Serviço Convencional se baseia em tarifa única para todo o município, não havendo diferenciações em razão da distância percorrida ou tipo de linha utilizada, devendo, contudo, serem respeitados os benefícios tarifários já estabelecidos em legislação específica.

1.6.1.1.1 Benefícios Tarifários

Legalmente os atuais beneficiários de desconto ou isenção tarifária são os estudantes, idosos, incapacitados por deficiência e entregadores de correspondência da Empresa de Correios e Telégrafos – ECT. Esses benefícios tarifários são objeto de subsídio cruzado entre os demais usuários do sistema, não havendo nenhuma subvenção por parte do Poder Público.

Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

O §2º do artigo 19, da Lei nº 11.263/02, determina que ”*o estabelecimento de novos benefícios ou gratuidades somente poderá se dar através de legislação específica, com indicação da fonte de recursos para seu financiamento, de maneira a não onerar os custos de operação”.*

1.6.1.1.1.1 Estudantes

A Lei Municipal nº 9.788, de 02 de julho de 1998, regulamentada pelo Decreto nº 13.807, de 12 de dezembro de 2001, concede 60% de desconto da tarifa para estudantes do ensino fundamental e médio e de cursos profissionalizantes.

1.6.1.1.1.2 Idosos

O artigo 20 da Lei nº 11.263/02, em conformidade com o §2º do artigo 230, da Constituição Federal de 1988, combinado com o artigo 39 da Lei Federal nº 11.741 (Estatuto do Idoso), de 01 de outubro de 2003, e de acordo com o artigo 276 da Lei Orgânica de Campinas, garante gratuidade a pessoas com idade igual ou superior a 65 anos, mediante apresentação de documento de identidade oficialmente reconhecido.

1.6.1.1.1.3 Incapacitados por deficiência

A Lei nº 8.616, de 04 de dezembro de 1995, regulamentada pelo Decreto nº 14.572, de 23 de dezembro de 2003, concede isenção de tarifa aos portadores de deficiência física, mental, sensorial, orgânica ou múltipla, conforme especificado no decreto citado.

Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

1.6.2 Integração

Atualmente, em Campinas, a despeito de haver um sistema de bilhetagem eletrônica completamente implantado nos veículos do Serviço Convencional, somente há integração física e tarifária nos terminais fechados que integram sistemas tronco-alimentados desse serviço.

Nos demais pontos do município ocorrem apenas integrações físicas entre as linhas do serviço convencional, com pagamento de nova tarifa.

Nos dias atuais, não há, no município, integração tarifária com outros serviços de transporte coletivo, nem mesmo com o Serviço Alternativo Seletivo ou com os do transporte metropolitano.

1.6.3 Tarifas vigentes

O Decreto nº 15.054, de 11 de fevereiro de 2005, estabeleceu as tarifas que estão em vigor desde o dia 13 do mesmo mês.

1.6.3.1 Serviço Convencional

- Tarifa Básica: R$ 2,00;
- Passe Comum: R$ 2,00;
- Passe Escolar: R$ 0,80 (60% de desconto sobre a tarifa básica);
- Vale Transporte: R$ 2,00;
- Cartão Especial: R$ 2,00.

Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

A Resolução da Secretaria de Transportes nº 232/05 em seu Artigo 3º, inciso V, dispõe sobre o Cartão Especial, comercializado exclusivamente para entidades assistenciais, públicas ou privadas.

Com o objetivo de viabilizar o pagamento de tarifa do transporte coletivo público pelas entidades assistenciais a seus assistidos, o Cartão Especial é sempre recarregado com o valor monetário referente a uma unidade de tarifa, sendo que, pelo fato do cartão ser recarregável, a passagem do usuário pela catraca somente é liberada pelo cobrador mediante a entrega do cartão.

1.6.3.2 Serviço Alternativo Seletivo

- Tarifa: R$ 2,20, com pagamento somente em dinheiro.

1.6.3.3 Histórico das tarifas

Nas tabelas 1.15 e 1.16 é possível verificar a evolução dos valores de tarifa dos Serviços Convencional e Alternativo Seletivo.

Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

DATA DO REAJUSTE	24/07/98	22/08/01	26/12/02	27/12/03	13/02/05
TARÍFA BÁSICA	1,00	1,30(1)	1,60	1,75	2,00
PASSE ESCOLAR	0,40	0,52	0,64	0,70	0,80
DESEMPREGO	------	1,00	1,60	1,60	------
PASSE SOCIAL SIMPLES	------	1,30	1,60	1,70	1,90(2)

Tabela 1.15 – Histórico das tarifas do Serviço Convencional

Notas:

(1) O Vale-transporte foi reajustado em 21/07/01;

(2) O Passe Social Simples era comercializado somente para pessoas físicas, em cartões magnéticos com 10 (dez) créditos de viagem, até o limite de 50 (cinqüenta) créditos por pessoa. Este passe deixou de ser comercializado em 01 de abril de 2005 e, por ser cartão magnético, deixou de ser aceito em 29 de maio deste ano.

DATA DO REAJUSTE	11/12/99	22/08/01	26/12/02	27/12/03	13/02/05
TARÍFA BÁSICA (1)	1,20(2)	1,50(2)	1,80	1,95	2,20

Tabela 1.16 – Histórico das tarifas do Serviço Seletivo

Notas:

(1) O Serviço Seletivo foi operado pelas empresas permissionárias do Serviço Convencional no período de dezembro de 1999 a 24 de fevereiro de 2002, a partir dessa data os permissionários do Sistema de Transporte Alternativo Municipal (STAM);

(2) Valores máximos de tarifa.

1.6.4 Formas de Pagamento da Tarifa

1.6.4.1 Serviço Convencional

Em Campinas, o pagamento de tarifa no ato da utilização do Serviço Convencional de transporte coletivo pode ser realizado por meio de:

Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

- Dinheiro – pagamento direto ao cobrador, no momento da efetiva utilização do serviço;

- Crédito Antecipado – o Serviço Convencional possui um sistema de bilhetagem eletrônica completamente implantado, que utiliza o cartão eletrônico sem contato, que pode ser carregado com créditos monetários e, a cada viagem, o valor da tarifa é deduzido do saldo disponível.

1.6.4.2 Serviço Alternativo Seletivo

A tarifa do Serviço Alternativo Seletivo pode ser paga somente em dinheiro, no ato de sua efetiva utilização, não havendo venda antecipada de passagens para este serviço.

1.6.5 Venda Antecipada de Passagens

A venda antecipada de passagens, bem como o cadastramento dos usuários com benefício tarifário do Serviço Convencional, foi delegada à Associação das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Campinas – TRANSURC, pelo Decreto nº 11.909 de 31 de julho de 1995 e permanece sob sua responsabilidade até o momento.

Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

1.6.6 Modelo Atual de Remuneração dos Operadores

Em 1995 foi implantada a Câmara de Compensação Tarifária – CCT, de acordo com o que determinava a Lei nº 7.748, de 29 de dezembro de 1993, e as disposições estabelecidas nos aditivos aos termos de permissão, assinados naquele ano. Em virtude da TRANSURC arrecadar os montantes referentes à venda antecipada de passagens, a CCT era operacionalizada pela Associação, de acordo com as determinações da EMDEC. Basicamente, estava estabelecido que as permissionárias seriam remuneradas pela divisão da receita tarifária (venda antecipada de passagens mais pagamento em dinheiro) de acordo com a participação do custo operacional de cada empresa na composição do custo operacional de todo o Serviço Convencional.

Esta situação perdurou até março de 1997, quando a Lei nº 9.227, de 07 de março daquele ano revogou a Lei nº 7.748/93. A partir de então a EMDEC deixou de determinar a forma de remuneração das empresas permissionárias, permanecendo na gestão de procedimentos de venda antecipada de passagens e cadastro de usuários, além de acompanhar os dados respectivos.

A despeito da revogação da Lei nº 7.748/93, as permissionárias e a TRANSURC mantiveram a remuneração por meio de CCT, porém com algumas alterações em relação ao que havia sido estabelecido pelos aditivos aos termos de permissão.

Essas alterações referem-se à introdução de parâmetros de passageiros transportados e quilômetros rodados por cada uma das permissionárias para divisão da receita tarifária.

Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

1.7 Sistema Integrado e a Nova Organização Operacional

1.7.1 A Integração no Transporte Público

O transporte coletivo público efetuado à maneira tradicional provê o usuário de opções de destino vinculadas ao itinerário da linha e suas adjacências, ao custo de uma tarifa. Isto atendia à população enquanto o valor da tarifa possibilitava integrações físicas a um custo suportável pelo poder aquisitivo do usuário. A queda da demanda ao longo da última década levou a um ciclo vicioso que elevava a tarifa e afugentava os usuários. Neste mesmo sistema, as pressões pela criação de novas linhas e atendimentos levavam ao estabelecimento de serviços sobrepostos e concorrentes, que contribuíam para a redução de eficiência do sistema como um todo. Com o crescimento da cidade, formou-se um emaranhado de linhas que provocou acúmulo de passageiros nas paradas, filas de ônibus pelas vias principais, dificuldades de embarque e desembarque, entre outros inconvenientes sérios.

A resposta tecnicamente correta para este problema é a integração dos serviços. Em muitas cidades a integração se dá em locais fechados, assim como ocorre em alguns terminais em Campinas, o que melhora o atendimento à população e possibilita alguma racionalização de serviços, mas se limita à região servida pelos locais de integração. A bilhetagem eletrônica possibilita a integração em qualquer ponto da cidade, sem necessidade de uma estrutura pesada e cara, como os terminais fechados. A liberdade de escolha de local de integração traz a vantagem de o usuário optar pelo local mais conveniente para si, otimizando sua viagem.

A bilhetagem ainda dá ao gestor do transporte uma enorme flexibilidade de formulação de políticas tarifárias e de integração, não se limitando a formulações prontas e rígidas. Constitui-se ainda em uma ferramenta muito poderosa para

Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

gestão, possibilitando a calibração contínua do sistema, melhorando a adequação de oferta e demanda.

Observa-se, em um sistema tradicional, o compartilhamento dos corredores estruturais por um número muito grande de linhas. Esta superposição provoca a saturação do leito viário, o desperdício de lugares oferecidos, a dificuldade de informar ao usuário, a espera longa e desconfortável nos pontos. A troncalização reduz a dispersão da rede, oferecendo freqüência maior nas linhas remanescentes, o que adianta a primeira parte da viagem e possibilita melhor ocupação dos veículos e abrigos nos locais de maior concentração de pessoas. As linhas alimentadoras têm seus trajetos encurtados, por vias de trânsito moderado, possibilitando muito melhor regularidade.

A integração proporciona ainda ao usuário um número muito maior de opções de destino, que aos poucos serão incorporados ao seu costume, provocando uma necessidade de freqüente reavaliação das condições de oferta do sistema.

1.7.2 O Modelo da Nova Rede Integrada de Campinas

A definição primeira da rede do Sistema de Transporte Coletivo Público – INTERCAMP foi de adotar integração temporal sem restrição, ou seja, a tarifa permitirá liberação das catracas em outros veículos por um período de tempo após a primeira passagem. Uma série de razões técnicas e a aceitação deste modelo pelos usuários em locais onde este sistema já foi implantado, norteou esta tomada de decisão. A partir dela foi possível propor uma nova rede que permita que pelo menos 95% dos usuários façam seus deslocamentos com o pagamento de apenas uma tarifa, no período horário estabelecido.

Outras definições também tiveram importância fundamental no desenho, como a opção por portas à esquerda nos veículos que trafegam nos corredores mais

Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

carregados. Isto facilita o projeto e a implantação de paradas ao longo dos corredores, possibilitando ao veículo trafegar na faixa da esquerda da via, que tem menos interferências e permite maiores velocidades médias, maiores fluxos de passageiros e consequentemente melhor aproveitamento do sistema viário. A faixa da esquerda é a mais nobre da via. A priorização do transporte coletivo pressupõe o uso desta faixa para assegurar o melhor desempenho possível do transporte na infra-estrutura existente. As paradas no canteiro central reduzem drasticamente os conflitos gerados pela implantação próxima a estabelecimentos comerciais, permitindo alocação por critérios técnicos de transporte, aumentando a eficiência do sistema. Na região da rótula, os canteiros centrais possibilitarão embarques e desembarques em ambas as laterais das plataformas simultaneamente, favorecendo possíveis integrações, com atendimento mais rápido a um fluxo maior de veículos.

Os corredores Ouro Verde, Campo Grande e Nova Aparecida serão adaptados para a utilização de portas à esquerda, dados os fluxos atuais de passageiros e veículos. Os demais corredores ainda permanecerão com paradas à direita. A rótula central terá paradas que aceitarão tanto portas à direita quanto à esquerda. Os atuais terminais permanecerão no sistema, porém serão abertos, para bilhetagem embarcada. Receberão melhorias, de forma a aproveitar a possibilidade de embarque e desembarque pela porta à esquerda dos veículos, e adaptações para permitir a acessibilidade de deficientes e pessoas com mobilidade reduzida. Estas adaptações incluem rampas, telefones públicos, sanitários, área reservada de embarque, piso podotátil, sonorização, informações e outras.

De uma maneira geral, os corredores terão prioridade de tráfego. Onde o fluxo de ônibus for mais intenso, será adotada a faixa exclusiva ou preferencial para estes veículos. Estas faixas somente serão segregadas se os aspectos construtivos do local assim o exigirem. No mais, a divisão entre a faixa de ônibus e as demais faixas será por pintura de solo. Desta forma, havendo anormalidades em qualquer trecho do corredor, ficará muito mais fácil para os agentes de trânsito adotarem alternativas menos traumáticas. A inexistência de barreiras físicas também proporciona boa

Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

integração paisagística entre os dois lados da via, reduzindo o efeito cicatriz que um corredor geralmente causa à cidade.

As estações de transferência serão criadas ao longo dos corredores e na área central, para permitir uma maior concentração de passageiros e assegurar transferências confortáveis e seguras. As estações de transferência terão um porte maior que as paradas comuns, serão cobertas e localizadas adequadamente à permanência tranqüila e segura dos usuários. Outras, inclusive serão monitoradas por câmeras filmadoras vinculadas à Central Integrada de Monitoramento, Comando e Controle.

As paradas terão o piso a 280mm acima do leito da via, um pouco acima dos 150mm que normalmente se observa nas guias normais. Esta altura ajuda no embarque, dado que a altura do primeiro degrau do veículo varia de 370mm a 450mm acima do leito da via. Por outro lado, não interfere na paisagem, como as paradas niveladas com o piso do veículo. O acesso de deficientes sobre cadeiras de rodas também fica muito favorecido, dado que a inclinação da rampa de acesso dos ônibus de piso baixo fica muito mais suave.

As paradas serão modulares, de forma a acomodar demanda e oferta características de cada região. Por outro lado terão uniformização de padrão construtivo para serem facilmente reconhecidas visualmente.

1.7.3 Condições Específicas do Modelo

A rede de linhas foi redesenhada. A abrangência espacial foi conservada e as ligações mais importantes foram mantidas ou pouco modificadas. O número total de linhas será reduzido. Algumas novas ligações foram criadas em substituição a outras eliminadas. O dimensionamento de cada linha levou em conta a pesquisa Origem e

Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

Destino de 2003 (1) feita para a EMDEC, observando particionamentos de demanda semelhantes à distribuição de demanda atual de catraca, complementado por critérios de migração das linhas extintas, assumindo suposições de formas de integração.

O transporte no período noturno, mais especificamente na madrugada, será feito conforme uma Rede Noturna especial, adequada ao horário e sua demanda, que possibilitará que profissionais que encerram suas atividades no período cheguem a uma distância relativamente próxima de suas residências, de forma que possam completar sua viagem por meios próprios sem muita dificuldade. Possibilitará também que pessoas que demandam dos serviços médico-hospitalares, policiais ou mesmo de lazer noturno se valham do transporte coletivo.

Este modelo inclui um intenso trabalho de informação, dado que uma série de costumes da população poderão ser mudados e é necessário que o usuário tenha muito claras as regras de utilização do sistema. Cada estação de transferência e terminal deverá ter painéis explicativos, mapas e outros recursos de comunicação. Outros tipos de veiculação deverão ser utilizados com esse fim.

O novo modelo prevê também a divisão do município em quatro áreas operacionais. Cada área terá uma concessionária e terá algumas linhas operadas por permissionários que hoje operam o Serviço Alternativo Seletivo(2). Esses operadores estarão vinculados ao Bilhete Único, aceitando integração temporal e sendo remunerados segundo as regras deste sistema. O Bilhete Único será gerenciado pela EMDEC, que terá as atribuições de gerar créditos e operacionalizar o Sistema de Compensação de Receitas – SCR.

1 Pesq1uisa de Origem/Destino realizada pela EMDEC em 2.003.

2 O Sistema Alternativo tem contrato até fevereiro de 2.007, porém, de acordo com a Lei nº 12.329 de 27 de julho de 2.005, poderá ser aditado por até mais 5 (cinco) anos.

Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

A rede integrada cria uma forte interdependência entre as diversas linhas e serviços. Um sistema de monitoramento acompanhará os deslocamentos dos veículos permitindo a análise de cumprimento de horários, itinerários, intervalos e outros parâmetros espaço-temporais.

Para facilitar a adequação entre oferta e demanda, é importante o bom dimensionamento da frota, de forma a atender às especificidades de cada serviço. Assim, foram admitidos novos tipos de veículo no sistema, que possibilitarão aumento de eficiência ou melhoria de desempenho no atendimento a situações específicas.

A identidade visual será alterada segundo novos padrões e cada área terá uma cor característica, para melhor orientação do usuário.

1.7.4 Política Tarifária

A seguir é apresentada a política tarifária Sistema de Transporte Coletivo Público – INTERCAMP, abrangendo os Serviços Convencional e Alternativo, de acordo com a legislação em vigor que promoveu a reorganização do sistema de transporte coletivo, em especial a Lei nº 12.329, de 27 de julho de 2005, o Decreto nº 15.244, de 29 de Agosto de 2005, e o Decreto nº 15.278, de 06 de outubro de 2005.

1.7.4.1 Tarifa

Conforme definido no Decreto nº 15.244, de 29 de Agosto de 2005, tarifa é o preço público fixado pelo Poder Executivo, a ser pago pelo usuário do Sistema de Transporte Coletivo Público.

Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

1.7.4.1.2 Princípios da Política Tarifária

A política tarifária do sistema de transporte coletivo no município de Campinas sujeitar-se-á, dentre outros princípios, àqueles estabelecidos no artigo 4º, da Lei nº 11.263/02, em especial:

"Artigo 4º- .....
I . Atendimento à toda a população;
IV. Integração entre os diversos meios de transporte;
V. Complementaridade e manutenção da sustentabilidade econômica das várias modalidades de transporte;
VI. Garantia de acessibilidade às pessoas com deficiência;
VII. Preços socialmente justos;
VIII. Tratamento integrado e compatível com as demais políticas urbanas."

Esses princípios nortearam o Poder Público em toda a reorganização do sistema de transporte coletivo que, de forma responsável, sem descuidar da sustentabilidade econômica dos serviços, busca utilizar o transporte coletivo como uma ferramenta em favor das políticas de inclusão social e de redistribuição de renda.

Tal reorganização afeta não somente a estrutura tarifária a ser implementada, que contemplará a integração temporal, como também os aspectos institucionais e operacionais, que visam implantar uma rede de transporte coletivo integrada e sem concorrência predatória entre os serviços ou operadores.

Um dos principais instrumentos para efetivação da nova política tarifária será a integração temporal, por meio do Bilhete Único, que abrangerá todo o sistema de transporte coletivo público e terá efeito sobre a redistribuição de renda, na medida em que trará economia para os usuários e redução nos tempos de deslocamento.

A economia financeira para o usuário advirá da possibilidade de efetuar, dentro do período de uma hora, até 2 (dois) transbordos de ônibus para chegar ao seu destino, com o pagamento de uma única tarifa. Os usuários que rotineiramente necessitarem realizar mais de 2 (dois) transbordos para conclusão de sua viagem, deverão se cadastrar para obter tal benefício.

A redução do tempo de deslocamento do usuário decorrerá do fato deste deixar de ser cativo de um único itinerário, podendo escolher a combinação de linhas que lhe proporcione o menor dispêndio de tempo. Contribuirá também para redução do tempo de viagem o aumento da velocidade média dos ônibus, possibilitada pela priorização do transporte coletivo nas vias públicas e pela racionalização da rede.

A introdução da integração temporal também será um importante instrumento de inclusão social, à medida que permitirá às pessoas, principalmente aquelas que moram mais longe, acessarem a um menor custo os mais variados locais em busca de empregos, escolas, e serviços diversos.

1.7.4.3 Competência para Definição da Política e Estrutura Tarifárias

Conforme artigo 19, da Lei nº 11.263/02, cabe ao Poder Executivo Municipal “estabelecer a estrutura tarifária para o serviço de transporte coletivo, definindo os tipos de tarifas a serem praticados e os seus respectivos valores”.

1.7.4.4 Estrutura Tarifária

Não estão previstas alterações na estrutura tarifária descrita no item 1.6.1, exceto pela introdução do conceito de integração temporal, como já mencionado. Destarte o

Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

sistema de transporte coletivo público permanecerá com tarifa única, respeitando os benefícios tarifários já citados no item 1.6.1.2.1.

Os maiores de 65 anos terão a opção de se cadastrar para obter o cartão eletrônico que lhes permitirá transpor gratuitamente as catracas dos veículos do sistema de transporte coletivo público, facilitando o embarque e trânsito dos usuários no interior dos veículos.

1.7.4.4.1 Serviço Seletivo

O Serviço Seletivo continuará operando com tarifa diferenciada e superior ao Serviço Convencional e Alternativo, conforme preceitua o §2º do artigo 2º, do Decreto nº 15.244/05, não se sujeitará às obrigações de universalização, continuidade e modicidade tarifária.

1.7.4.5 Critérios para determinação da tarifa

A tarifa do sistema de transporte coletivo público é estabelecida com base nos princípios citados no item 1.7.4.2 - Princípios da política tarifária, em especial quanto à sustentabilidade econômica dos serviços e tarifas socialmente justas.

Como uma das formas para garantir a sustentabilidade econômica dos serviços, o artigo 22 da Lei nº 11.263/02, determina que as tarifas serão estabelecidas com base em planilhas de custos elaboradas pela EMDEC.

O Decreto nº 15.278, de 06 de outubro de 2005, que institui o Sistema de Compensação de Receitas, estabelece, ainda, que os estudos e planilhas elaborados pela EMDEC deverão considerar:

Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

"Artigo 11 – .....

I – Custos operacionais;

II – Investimentos;

III – Remuneração dos operadores;

IV – Receitas tarifárias, extratarifárias e dados de demanda;

V – Saldo de passagens em créditos monetários ainda não utilizados pelos usuários, nos termos do artigo 17 deste decreto.

Parágrafo único - Os itens previstos nos incisos I e III serão considerados conforme metodologia estabelecida em regulamentação própria, no edital de licitação, nos contratos de concessão e nos termos de permissão e nos contratos."

A metodologia para apuração dos custos operacionais, os investimentos e a remuneração dos operadores que integrarão os estudos a serem considerados no estabelecimento de tarifa do sistema de transporte coletivo público, estão descritos no Anexo VI.

Todos estes elementos são variáveis que devem ser trabalhados pelo Poder Público e pelos operadores do sistema, visando garantir a modicidade tarifária. Não sendo suficientes os esforços para evitar majoração da tarifa, esta poderá ocorrer após a análise dos estudos elaborados pela EMDEC, sempre mediante solicitação de um ou mais operadores do sistema de transporte público coletivo.

Também há a possibilidade da ocorrência de superávit do sistema, situação em que este saldo poderá ser utilizado para melhorar a qualidade de prestação do serviço, ou para promover uma redução da tarifa, mediante iniciativa do Poder Público, ou solicitação de um ou mais operadores.

Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

1.7.4.6 Serviço Seletivo

A determinação da tarifa do Serviço Seletivo é pautada por dois parâmetros: deve ser superior à tarifa do sistema de transporte coletivo público e deve garantir sustentabilidade econômico-financeira ao serviço. Neste passo, o valor da tarifa deve, além de garantir a cobertura dos custos de serviço, especificar nichos de mercado para minimizar a concorrência com o sistema de transporte coletivo público, garantindo também a sustentabilidade econômica deste último.

O Serviço Seletivo não está sujeito à política de tarifa única, sendo possível o estabelecimento de tarifas diferenciadas em função das diversas peculiaridades desse serviço.

Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação