

Identificação		Serviços					Operação			Modelo econômico							
Sistema (local)	Nome serviço	Nome gestor/operadores	Nome empresa app	Descrição on-demand	Área	Conectividade (app, tel.)	Integração	Veículo	Flexibilidade linhas	Demanda alvo	Horários	Remuneração (empresas)	Bilheteagem	Sistema preços	Status	Fonte	Observações
Goiania	Citybus 2.0	HP Transportes coletivos, RMTC	VIA	Dada a concorrência dos aplicativos de transporte individual, a HP (concessionária) lançou o sistema piloto de vans por demanda. São rotas totalmente flexíveis. Os passageiros acessam o aplicativo e deslocam-se até o local de encontro. Planejamento para trajetos curtos.	Centro expandido da cidade, com previsão de novas áreas depois do piloto. Focado no centro para viagens curtas.	Somente por meio de aplicativo	Não há integração	Vans de 14 lugares com ar condicionado	A partir de um percurso inicial, o veículo aceita viagens de passageiros que estejam próximos da rota traçada e que estejam indo em trajetos semelhantes. Pontos de encontro virtuais para pagar e deixar usuários - distância de até 400m.	viagem completa	De segunda à sábado das 6h às 23h		Toda feita por meio do aplicativo.	Pagamentos via cartão de crédito ou em dinheiro ao motorista. Tarifa mínima de R\$2,50. Preço conforme distância	Em fase de testes por 180 dias. Início em 30/01/2019	http://citybusbr.com/ https://diariodotransporte.com.br/2019/01/30/tempos-de-onibus-de-goiania-voam-a-uber-e-cita-servico-proprio/	
São Bernardo do Campo	Ubus	SBCTrans	Ubus	Dada a concorrência com e-hailing, a SBCTrans (concessionária) lançou o sistema piloto de vans por demanda. São duas rotas fixas em que o usuário agenda assento. Os agendamentos podem ser feitos com bastante tempo de antecedência ou na hora. App indica rotas para o ponto de encontro.	Linhas pré-definidas pela SBCTrans, que estavam delimitadas.	Somente por app.	Não há integração, mas o app mostra possíveis conexões com transporte público.	Vans de luxo	Linhas pré-definidas pela SBCTrans, que estavam delimitadas. Pontos virtuais de embarque e desembarque, mas sempre dentro da rota pre-estabelecida. Viagens agendadas pelo usuário	viagem completa				Supostamente começou em Maio de 2018. Mas não há mais notícias. Parece não estar funcionando	https://diariodotransporte.com.br/2019/01/22/ubus-sao-bernardo-do-campo-lanca-uber-foi-lancado-20180122/ https://apodocentrosports.grupocot.com.br/ubus-o-sistema-de-transporte-sob-demanda/		
Cairo (Egito)	UberBus	Uber	Uber	Primeira cidade em que a Uber lançou ônibus por demanda. O serviço opera em algumas linhas definidas. O usuário vê no app qual a linha mais próxima de sua origem e destino e escolhe lugar no mini-ônibus.	Near City, Heliopolis, 5th settlement, Mohandeseen, 6th of October, Dokki/Tahrir, Haram. Diversas rotas entre estas locais. Bastante abrangente.	Somente por app.	Não há integração	Mini-ônibus (20 pessoas)	Linhas fixas. Passageiros se deslocam até ponto de encontro, mas o trajeto é sempre o mesmo. Local de embarque e desembarque definidos pelo app.	Alimentador média densidade	7:30-19:30		Via app. Mas tudo privado	Somente cartão. Preço conforme distância	Parece estar operando	https://www.uber.com/en-EG/blog/introducing-uber-bus-a-new-way-to-commute/ https://www.manabys.com/uber-bus-egypt-cairo/	
	Careem Bus	Careem	Careem (uber)	Empresa de e-hailing que lançou ônibus por demanda no Cairo e outras cidades do Egito. Mini-ônibus com rotas fixas e reserva de assento na hora. Se houver lugar pode ser ocupado por alguém que não reservou pelo app.	4 rotas com vasta abrangência no Cairo. Ligação com as cidades da região metropolitana.	Pelo app e sem app se houver assento disponível	Não há integração	Mini-ônibus (20 pessoas)	Linhas fixas. Passageiros se deslocam até ponto de encontro, mas o trajeto é sempre o mesmo. Local de embarque e desembarque definidos pelo app.	Alimentador baixa densidade	6:30-9:30 e 15:30-18:30		Via app. Mas tudo privado	Pagamento em dinheiro, por enquanto. Preço conforme distância	Parece estar operando	http://blog.careem.com/en/has-your-careem-bus/	
Cingapura	SBS Transit, Swat (ministério da mobilidade - app, BusNow)	Via (app - BusGo)	Via (app - BusGo)	Serviço de ônibus por demanda em que passageiros pedem o ônibus por aplicativo. As rotas não são flexíveis, seguem linhas fixas. Passageiro escolhe os pontos de ônibus (convenções) de embarque e desembarque. Os ônibus grandes, que atua em áreas delimitadas da cidade.	Áreas delimitadas. Feito para horários fora de pico. Alternativa apenas complementar ao sistema. Quando o usuário abre o app há apresentadas alternativas por vezes mais rápidas no sistema normal público.	Somente por app.	Não há integração, mas o app mostra possíveis alternativas pelo transporte público.	Ônibus grande, semelhante ao do transporte público convencional	Linhas convencionais, com a diferença que o usuário reserva espaço no ônibus e escolhe o ponto de embarque e o de desembarque. Os pontos são os mesmos locais de parada dos ônibus convencionais e as rotas podem ser flexíveis entre esses pontos de acordo com a demanda	Alimentador média densidade	11:00 as 15:00 e 20:30 as 23:45		Feita por aplicativo. Gera validador que deve ser apresentado no ônibus	Tarifa por distância, mas muito barato (exceto serviço noturno em que o preço é fixo). Preço similar ao transporte público convencional. Pagamento por cartão.	Trial até Junho/2019	http://www.channelnewsasia.com/news/transport/sbs-transit-public-bus-service-kick-off-as-part-of-4-month-trial-1.108344 http://www.channelnewsasia.com/news/transport/sbs-transit-public-bus-service-kick-off-as-part-of-4-month-trial-1.108344	
Bakersfield (Southwest), CA	RYDE	GET (Golden Empire Transit) Bus	GET Bus	A proposta do serviço é alcançar áreas de baixa densidade ou que sejam difíceis de receber ofertas de transporte. Além disso, a ideia é complementar o transporte público atual. Será um serviço de ônibus por demanda de porta a porta, com tarifa única, atuando em área delimitada.	Áreas delimitadas. Serviço que completa as opções de transporte público. Benefício da integração.	Por app e por telefone	Parece haver um sistema de integração entre o serviço on-demand e outros serviços de ônibus em terminais em que a GetBus atua. Os destinos podem ser dentro da zona designada ou para estes terminais. O que é também interessante é que o ônibus possui dois hacks para bikes.	Micro ônibus para oito passageiros	Linhas flexíveis que levam de esquina a esquina as pessoas.	Alimentador baixa densidade	Todos os dias. Não descobri o horário.		Feita pelo app.	Tarifa fixa de \$3,50 por viagem dentro da zona ou para algum terminal de ônibus conectado.	Projeto piloto de 6 meses começando em Abril de 2019	https://www.getbus.org/wp-content/uploads/2019/02/New-Service-Content-01-20-2019.pdf https://www.getbus.org/news/local-news/get-bus-launching-on-demand-transit-service-in-southwest-bakersfield-in-april-2019	
San Francisco, Austin, New York City, UK, etc.	Chariot	Chariot (pertencia à Ford)	Chariot	Serviço por demanda em que o usuário marca um local de encontro na linha em que a van opera. As linhas são fixas, mas a pessoa pode acessar em qualquer ponto.	Depende da cidade	Por app ou pela internet	Sem integração	Vans, 14 passageiros	Linhas fixas. Flexibilidade no embarque e desembarque - pontos escolhidos pelo passageiro.		Horários comerciais		Feita pelo app via flashing code	Em torno de \$4 por viagem. Abaixo do valor dos apps de e-hailing	Fechou operações em FEV 2019	https://www.theverge.com/2018/12/28/17727373/chariot-out-of-business-as-well-as-microtransit-ford https://en.wikipedia.org/wiki/Chariot_(company)	Fechou operações porque não havia suficiente demanda. Poucas pessoas usavam e o serviço se tornou não rentável.
San José, CA	VTA Flex	VTA (Santa Clara Valley Transport Authority)	VTA (Santa Clara Valley Transport Authority)	Um dos primeiros pilotos que existiram. Era um serviço de ônibus por demanda em uma área delimitada da cidade. Quem lançou foi a empresa de transporte público local, com o objetivo de complementar o seu serviço.	Norte de San José. Somente para trajetos curtos dentro da área de cobertura.	Por app ou pela internet	Sem integração		Linhas flexíveis.	viagem completa	Segunda a Sexta das 5:30 as 20:30		\$2 horário fora de pico \$3 horário de pico	Piloto terminou em Set 2016	http://www.vta.org/jetting-around-vta-bus		
Kansas City, Washington DC, Boston, etc.	Bridj	Bridj	Bridj	Rotas a partir de origens e destinos dos usuários no momento, ligando áreas residenciais ao centro, nos horários de pico. Tarifa igual à do ônibus. Fecho depois de não conseguir ser comprado. O usuário insere a sua localização e o seu destino, e depois escolhe a partir de uma lista de rotas disponíveis previamente, até que uma das vans chegará a uma parada de ônibus nas proximidades.	Depende da cidade, mas em geral existem áreas definidas	Por app	Sem integração	Van, 14 passageiros	Linhas flexíveis.	viagem completa	Horários de pico em geral			Encerrou operações nos EUA em Abril de 2017	https://www.wired.com/2017/03/failed-experiment-kill-future-public-transit/ https://www.theverge.com/2016/2/11/11191806/bridj-service-kansas-city-on-demand-bus	Razões do insucesso: "Research suggests Bridj faced two problems in Missouri: Marketing and geography. A survey conducted six months into the experiment found that 40 percent of the people being serviced by Bridj didn't know about it. And among those who signed up, most didn't use the service regularly because it didn't go where they wanted or operate when they most needed it, like late at night." "You're fighting a headwind in a place like Kansas City, where the entire system has been built around requiring someone to have a car."	
West Sacramento (USA)	Via	Via	Via														
Los Angeles (USA)	Metro Los Angeles	Via	Via	Parceria entre Via e a agência de transporte de Los Angeles (Metro). O serviço é de ônibus por demanda de e para pontos de ônibus e estações do metrô. Evoluiu para o público de baixa renda e tem o objetivo de melhorar a integração ao transporte público (first/last mile). A Via é operadora em um sistema similar aos aplicativos de e-hailing, em que a empresa faz a intermediação dos motoristas independentes e os usuários.	Algumas áreas de Los Angeles: Compton, El Monte e North Hollywood.	Por meio de smartphone ou de mensagem de texto (celulares convencionais). Localização atualizada no app ou por mensagem de texto.	O foco é a integração modal para pessoas de baixa renda de determinadas áreas de Los Angeles. É permitido o uso do cartão da Metro e nestes casos a tarifa é mais barata. Pessoas de muita baixa renda são isentas de cobrança, seguindo a mesma política da agência de transportes da cidade. Há, portanto, integração modal e tarifária.	carros	As rotas são flexíveis, exceto no que se refere aos pontos finais - em geral hubs de transporte. Locais de embarque e desembarque próximos aos locais de origem e destino (esquina-esquina)	alimentador média densidade			Pagamento feito com cartão do metrô ou cartão pré-pago.	Preços fixos com descontos para baixa renda.		http://www.forbes.com/sites/juliewalsh/2018/10/02/los-angeles-app-ride-experiment-with-low-income-riders-bus-service/#3efb1623608	
Sidney, AUS	Bridj	Bridj	Bridj	Serviço por demanda em Sidney, Austrália. Aparentemente é a única cidade em que está dando certo a Bridj. As rotas parecem ser semi-definidas e o usuário vai até o ponto de encontro indicado pelo app. Também é preciso agendar o horário. As vans fazem o serviço de tempos em tempos a depender da rota.	Área: Sydney's Inner West. O serviço parece ser de last-mile, pois o site há destaque para quais conexões a empresa opera. Em geral não hubs de transporte (barco, estações de trem, etc.)	Via App	Não integração tarifária, mas o serviço é direcionado para integração com hubs de transporte da cidade.	Van	Linhas semi-flexíveis. As rotas não são fixas, mas ao que parece há alguns destinos iniciais e finais para as vans. As pessoas sabem com antecedência estas origens e destinos. As frequências são pré-determinadas	Alimentador média densidade	Depende da rota, mas em geral é horário comercial		Boarding pass entregue via app e e-mail - usado para confirmar passagem no ônibus	Pagamento via cartão de crédito. Tarifa fixa quase sempre em \$3,10	BRDJ reabriu na Austrália e está funcionando	https://www.bridj.com/how-it-works/	A BRIDJ foi comprada pela empresa Australiana Transit Systems. Passou a operar em Sidney desde então.
New South Wales State (NSW) - Australia	Diversos	Transport (agência de trans)	Diversos	O estado de NSW, na Austrália, é um dos locais em que mais vem se desenvolvendo os ônibus por demanda. Cada região do estado possui uma operadora diferente (veja Sydney acima). Os serviços variam bastante a depender do local. Em geral são ônibus por demanda que fazem trajetos curtos ou que conectam-se aos grandes hubs de transporte.	Em geral last-mile ou trajetos curtos.	Via app, internet ou mesmo chamadas telefônicas a depender do serviço (local).	Não descobri se há integração tarifária, mas há grande integração com os hubs de transporte.	Em geral Vans, mas parece haver ônibus e carro tbm	Há uma variedade de opções. A maioria são rotas flexíveis, mas há casos também de rotas fixas a depender do local.	Alimentador média densidade	Depende do local, mas em geral é horário comercial		Diversas formas de pagamento: dinheiro, paypal, cartão. Tarifa muito próxima a uma passagem única do sistema de transporte convencional	A maior parte em fase de teste, exceto Sidney (BRDJ), que está operando.		https://transportsw.info/travel-info/what-to-get-around-on-demand/about-on-demand-public-transport https://www.snews.com.au/transport-inf/news/updates/hwy-and-event/news/2018/09/14/transport-on-demand-app-now-available-nywt-cars/169011www.mobilityservices.com/	
New York, Washington, Chicago	Diversos	Via	Via	A Via é uma empresa de software dedicada a bus on-demand. Ela opera nestas três cidades nos EUA e está em fase de teste em outras. Também opera em outros países. O serviço costuma ser com linhas fixas, mas o serviço não é porta a porta. Os usuários devem se deslocar até o ponto de encontro.	O serviço da Via se adapta a depender das necessidades da cidade. Há casos em que a via funciona para last-mile, outros para viagens curtas e ainda em competição direta com os serviços convencionais de transporte público.	Via app.	Não há integração tarifária, mas uma grande conexão com hubs de transporte	Em geral Vans	Linhas flexíveis em que o usuário vai até o ponto de encontro.	Alimentador média densidade	Depende da cidade. Em NYC é a tempo todo, por exemplo			Nos EUA costuma ser tarifa constante e somente um pouco acima do valor do transporte público convencional.	Funcionando nos EUA	http://www.citylab.com/files/2015/04/the-new-york-car-service-that-changes-almost-transit-prices/38965/ https://www.ridewith.us.com/	
Liverpool e Sringbourne, UK	ArrivaClick	Via	Via	Serviço por demanda com rotas flexíveis. Não é porta a porta - usuário se desloca até o ponto de encontro e é deixado em local próximo ao destino. Cobrança de tarifa por distância e preços dinâmicos, conforme a demanda.	Atua em toda a cidade. Não apresenta caráter específico para ser last-mile	Através do App somente.	Não há nenhum tipo de integração.	Mini-ônibus (15 pessoas)	Totalmente flexíveis. Mas há ponto de encontro no embarque e desembarque.	viagem completa	das 6:00 às 00:00 (Liverpool - dias úteis)			Tarifa mínima de \$1. A partir disso preço por kilometragem e de acordo com sistema dinâmico.	Funcionando na Inglaterra	https://www.arrivebus.com/uk/arriveclick/faq/	
Dubai (EAU)	RTA (Roads and Transport Authority)	MVMANT app	MVMANT app	O serviço de ônibus por demanda apresenta rotas fixas. Há algumas áreas determinadas de atuação. O usuário pode ver através do app a rota que o ônibus estará fazendo e se deslocar até os pontos de ônibus fixos que existem. É essencialmente um sistema de ônibus comum, com a diferença que o passageiro agenda sua passagem.	Destinado principalmente para servir a demanda por last-mile. Existem três áreas de atuação em Dubai atualmente.	somente via app	Não há integração tarifária, mas uma grande conexão com hubs de transporte	Mini-ônibus (18 pessoas)	Linhas e pontos fixos. Muito semelhante a um sistema de ônibus convencional	Alimentador média densidade				Funcionando em Dubai	http://www.rta.ae/links/promotions/whats-new.html		
Paris (subúrbios)	Flexigo	Transdev, DF Mobility (Paris transport authority)	Padam	Há dois serviços distintos. Um para horários de pico e outro para demais horários. No pico, o serviço é um last-mile que sai das estações de trem e leva as pessoas para quaisquer destinos e vice-versa. Fora de pico, as rotas são flexíveis mas com ponto de encontro. O serviço também garante um ônibus no mínimo a cada 30 minutos.	O serviço é um mix de last-mile com conexão com o transporte convencional. Tudo depende dos horários de funcionamento. É necessário fazer reserva de assento de 30 dias antes a até 1 hora de antecedência	Via app, internet ou mesmo telefone	Há integração modal e parece haver integração tarifária também (pode usar o mesmo ticket do sistema convencional).	Van (grande, mas não sei quantos passageiros)	Linhas flexíveis, exceto nas horas de pico, quando a origem são os terminais de trem	Alimentador média densidade						https://www.padam.int/en/success-story-flexigo/ https://giga.media/dre-flexigo.fr/	
Barcelona, ES	El meu bus	Transports Metropolitan de Barcelona (TMB)	El meu bus	Serviço em um dos bairros com mais baixa densidade de Barcelona (Torre Baró). São 28 locais de parada do ônibus e o usuário pode escolher qual destes pontos irá embarcar e desembarcar.	O objetivo é ser um sistema complementar ao transporte público do bairro de Torre Baró. Por isso o serviço só atua dentro deste bairro.		Aparentemente não há integração tarifária, mas parte do serviço se destina a conectar hubs de transporte.		Linhas não são flexíveis, com pontos de embarque e desembarque pré-definidos.	Alimentador baixa densidade	dias úteis das 7:00 as 20:30. Finas de semana das 8:00 às 20:30.			Piloto de dois anos. Começou 21/01/2019	http://www.zicla.com/blog/ufiboo-3-demanda-barcelona/ https://www.barcelona.cat/mobilitat/en/news-and-documents/news/ufiboo-3-ufiboo-3-barcelona-ufiboo-3-on-demand-bus/		
Berlim, GER	ViaVan	Mecodes-Benz Vans, Berliner Verkehrsbetriebe (BVG - Berlin public transit authority)	Via	Esse serviço é um consórcio entre as empresas e o poder público. Interessante por ser o maior consórcio com poder público até hoje feito. É um sistema usual de vans por demanda, o usuário define locais de origem e destino, o app diz os pontos de encontro e o de desembarque. As linhas são totalmente flexíveis.	Serve algumas áreas delimitadas de Berlim, mas com planos de expansão.	Somente via app	Aparentemente não há integração	Van (6 passageiros)	Linhas totalmente flexíveis, mas com pontos de parada próximos à origem. Desembarque também não é de porta a porta.	viagem completa	Todos os dias, todos os horários.		Preço por kilometro, com tarifa mínima de \$4 euros. Tarifa dinâmica.	Em funcionamento em Berlim, Amsterdem e Londres	https://www.viavan.com/berlin-launch/ https://www.berlinpoints.de/en/		
Londres (Sutton), UK	Transportation for London (TfL)	Via	Via	Serviço de vans ainda em fase de teste. Atua somente no subúrbio de Sutton. Está sendo feita uma consulta pública para definir os pontos de parada das vans, que não serão os pontos de ônibus convencionais. Portanto, ao que parece as linhas serão fixas.	Feito em Sutton porque é um dos subúrbios com uso mais intenso de carros. Objetivo é ter usuários do transporte individual. Mas é um sistema usual de transporte público convencional.	Conexão via app ou telefone. O interessante é que para quem não tem smartphone é possível receber a localização atualizada do veículo de tempos em tempo via sms	O plano é ter integração tarifária com alguns tipos de passes da cidade.	Van - 14 lugares	Linhas parecem fixas pois os pontos serão fixos.	Alimentador baixa densidade	todos os dias das 6:30 às 21:30			Um pouco acima de preço do transporte público convencional	Em fase de testes por um ano.	http://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2019/transport-on-demand-bus-service-set-to-be-trialled-in-sutton https://www.transportforlondon.com/news/2019/07/4/tfl-on-demand-bus-trial/	
Innisfil (Canada)	Uber	Uber	Uber	A cidade substituiu completamente seu sistema público pelo serviço da Uber. Há um subsídio pago pela prefeitura que garante preços das passagens variando entre \$3 e \$5 para viagens entre hubs da comunidade ou um desconto de \$5 em viagens para outros destinos dentro e fora da cidade. Recentemente os problemas começaram a surgir. Os custos estão subindo e a prefeitura teve que estabelecer um limite máximo de viagens por pessoa.	toda a cidade e arredores	via app	Não há integração porque não há mais sistema público de transporte	Mini-ônibus	Linhas flexíveis	viagem completa				Há um subsídio pago pela prefeitura que garante preços das passagens variando entre \$3 e \$5 para viagens entre hubs da comunidade ou um desconto de \$5 em viagens para outros destinos dentro e fora	https://www.citylab.com/transportation/2019/04/massachusetts-trial-ride-hailing-bus-public-transportation-uber/583154/?utm_medium=social&utm_content=edit-promo&utm_term=2019-04-20T17%3A30%3A32&utm_campaign=ufiboo&utm_source=twitter/		