



Gerência de Licitações, Compras e Contratos
Praça Duque de Caxias, nº 61, Centro, São Lourenço/MG
licitacoescompras@saolourenco.mg.gov.br Telefax: (35) 3339-2781 –
CEP: 37470-000

CONCESSÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE SÃO LOURENÇO/MG

ANEXO II – PROJETO BÁSICO – ESPECIFICAÇÃO DO SERVIÇO

Agosto, 2021



SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	4
2	NOVO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO	5
2.1	DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	5
2.2	ÁREA DE CONCESSÃO	5
2.3	EXECUÇÃO DO SERVIÇO	5
2.4	RENOVAÇÃO	6
2.5	TRANSIÇÃO DO SISTEMA ATUAL PARA O SISTEMA PROPOSTO	7
3	ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO	8
3.1	METODOLOGIA DE TRABALHO	8
3.1.1	Gestão	8
3.1.2	Operação	8
3.1.3	Manutenção	9
3.2	SUORTE	9
3.3	RECURSOS	10
3.3.1	Recurso Pessoal	10
3.3.2	Recursos Materiais	10
3.3.3	Padronização dos Uniformes	10
3.3.4	Frota do Serviço	10
3.3.5	Higienização dos veículos	13
3.3.6	Da acessibilidade	13
3.4	INSTALAÇÕES, MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS	13
3.5	PONTOS DE EMBARQUE E DESEMBARQUE	14
3.5.1	Conceituação	14
3.5.2	Direitos e Obrigações	14
3.5.3	Identificação de Pontos de Embarque e Desembarque	14
3.6	PROGRAMAÇÃO OPERACIONAL	14
4	MODELO FUNCIONAL	16
4.1	CONCEITO	16
4.2	FROTA MÍNIMA NECESSÁRIA	16
4.3	CARACTERIZAÇÃO DA REDE PROPOSTA	17
4.4	DADOS OPERACIONAIS	17
4.4.1	Percurso Programado	17
4.4.2	Quilometragem Improdutiva	18
4.4.3	Demanda/Passageiros Transportados	18
4.4.4	Das isenções	19
4.4.5	Flexibilização Tarifária e Concessão de Descontos	19
4.4.6	Presença de Cobradores	19



4.5	ESTRUTURA DE GESTÃO.....	20
4.5.1	<i>Sistema de Controle Operacional – SCO</i>	20
4.5.2	<i>Sistema de Atendimento ao Passageiro – SAP</i>	21
4.5.3	<i>Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE</i>	22
4.6	ASPECTOS TÉCNICO-FINANCEIROS.....	23
4.6.1	<i>Parâmetros Considerados</i>	23
4.6.2	<i>Do Modelo de Remunerações</i>	24
4.6.3	<i>Da Definição da Tarifa Pública</i>	25
4.6.4	<i>Demanda Mínima Garantida Mensal do Sistema</i>	25
4.6.5	<i>Indicador Global de Qualidade do Serviço (IGQS)</i>	26
4.6.6	<i>Publicidade interna e externa nos veículos</i>	27
5	DAS COMPETÊNCIAS E ENCARGOS.....	28
5.1	DAS COMPETÊNCIAS DO PODER CONCEDENTE.....	28
5.2	DOS ENCARGOS DO PODER CONCEDENTE.....	29
5.3	DOS ENCARGOS DA CONCESSIONÁRIA.....	29
5.4	DO FORNECIMENTO DE INFORMAÇÕES AO PODER CONCEDENTE.....	30
5.5	OBRIGAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA EM RELAÇÃO AO SERVIÇO DE ATENDIMENTO AO PASSAGEIRO.....	30
5.6	DO PESSOAL DA CONCESSIONÁRIA.....	30
5.6.1	<i>Do Pessoal de Operação</i>	31
5.6.2	<i>Dos Motoristas</i>	31
5.6.3	<i>Dos Cobradores</i>	32
5.6.4	<i>Pré-requisitos para contratação do pessoal da Concessionária</i>	33
6	DA TERCEIRIZAÇÃO DOS SERVIÇOS.....	33
7	DOS BENS REVERSÍVEIS.....	33
8	DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS.....	34
9	RECOMENDAÇÕES TÉCNICAS.....	35
9.1	APROVEITAMENTO DO PESSOAL OPERACIONAL.....	35
9.2	PROGRAMAS RELATIVOS À PRESERVAÇÃO AMBIENTAL.....	36
9.2.1	<i>Programa de Redução e Economia de Combustível</i>	36
9.2.2	<i>Utilização de Combustível Menos Poluente (Gás, Etanol, Biodiesel e outros)</i>	36
9.2.3	<i>Programa de Reaproveitamento de Pneus</i>	36
10	ANEXOS.....	37

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Quantidade de Veículos do Serviço.....	11
Tabela 2: Tipos de Veículos.....	11
Tabela 3: Serviço Regular Convencional.....	16
Tabela 4: Número de linhas por dia de operação.....	16
Tabela 5: Quantidade de Veículos do Serviço.....	17
Tabela 6: Linhas do município de São Lourenço.....	17
Tabela 7: Viagens programadas.....	18
Tabela 8: Quilometragem percorrida total.....	18



SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE SÃO LOURENÇO

PROJETO BÁSICO – ESPECIFICAÇÃO DO SERVIÇO

1 INTRODUÇÃO

O presente Projeto Básico tem por objetivo estabelecer as políticas públicas, diretrizes, critérios e demais parâmetros técnicos, jurídicos, operacionais, econômicos e financeiros e de conveniência que deverão ser considerados na formulação do Edital de Concorrência Pública para seleção de prestador do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros do Município de São Lourenço (STPCP), em regime de Concessão exclusiva.

O presente Projeto Básico possui como base os seguintes critérios:

- a) Racionalizar e melhorar a rede de transporte e a oferta do serviço;
- b) Ajustar a forma de operação das linhas com vistas a:
 1. Aumentar a disponibilidade do sistema diminuindo o intervalo entre veículos, os tempos de espera e de viagens;
 2. Aumentar a regularidade e confiabilidade do sistema;
- c) Permitir o enquadramento nos critérios operacionais que serão previstos no Plano de Mobilidade Urbana estabelecido pela Lei Federal Nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

Integram ao presente Projeto Básico:

- a) ANEXO II.1 Detalhamento físico da Rede Proposta;
- b) ANEXO II.2 Especificações das Instalações;
- c) ANEXO II.3 Especificação da Frota;
- d) ANEXO II.4 Procedimentos de Apoio à Gestão, Monitoramento, Fiscalização, Avaliação e Ajuste do Sistema de Transporte;
- e) ANEXO II.5 Diretrizes de Acessibilidade;
- f) ANEXO II.6 Plano de Desenvolvimento;
- g) ANEXO II.7 Estudo Econômico-Financeiro;
- h) ANEXO II.8 Legislação Municipal.



2 NOVO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO

2.1 Disposições Preliminares

O gerenciamento, o planejamento operacional, o controle e a fiscalização do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros (STPCP) do Município de São Lourenço serão realizados pelo Poder Concedente.

O modelo adotado orienta-se pela seleção da MELHOR PROPOSTA TÉCNICA, COM PREÇO FIXADO NO EDITAL (art. 15, inciso IV, da lei nº 8.987/95), para exploração e prestação do STPCP do Município de São Lourenço, mediante Concessão de Serviço Público, na modalidade concorrência, exclusiva à iniciativa privada que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado.

Para o julgamento da licitação, será considerado o critério de melhor técnica, englobando os critérios idade média da frota, percentual de utilização de cobradores nos dias úteis, percentual da frota composta por veículos equipados com ar-condicionado e percentual da frota composta por veículos equipados com wifi.

2.2 Área de Concessão

A área de Concessão para o Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros (STPCP) abrange a totalidade territorial do Município de São Lourenço. Não se trata da concessão de linhas, mas da execução do STPCP do Município de São Lourenço, no âmbito do território do Município, de forma integral e exclusiva.

A Concessionária vencedora do certame obrigará-se a executar, durante o exercício da Concessão, quaisquer outras linhas de transporte coletivo público urbano que não as previstas inicialmente no Projeto Básico, bem como as alterações daquelas linhas inicialmente estabelecidas no Projeto Básico, em função da demanda ou em decorrência de novas necessidades de transporte, conforme especificações apresentadas no Anexo II.4. Ressalta-se que qualquer mudança deverá ser autorizada pelo Órgão Gestor do sistema.

2.3 Execução do Serviço

O Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros (STPCP) do Município de São Lourenço será executado, em até 90 (noventa) dias após a assinatura do contrato de concessão, pelo período de 10 (dez) anos, conforme os padrões técnico-operacionais regulamentados pelas normas complementares e pelas demais Leis ou regulamentos que disciplinem o transporte coletivo no âmbito municipal. O Poder Concedente deverá ser informado formalmente 30 (trinta) dias antes do início da operação da nova concessão.

O STPCP do Município de São Lourenço será executado conforme os padrões técnico-operacionais regulamentados pelas normas complementares e pelas demais Leis ou regulamentos que disciplinem a integração entre as diferentes modalidades de transporte coletivo no âmbito municipal.

O STPCP do Município de São Lourenço será colocado à disposição da população, contra a exigência de pagamento de tarifa pública a ser fixado pelo Município, observado, quando for o caso, o direito a reduções ou isenções.



Os custos de operação deverão ser atualizados periodicamente e deverão ser resultantes dos preços dos insumos, da frota e respectiva distribuição por faixa etária, dos investimentos e imobilizações, dos coeficientes, taxas e percentuais propostos, além dos demais resultados e méritos. O item 4.6 deste documento apresenta detalhadamente todos os aspectos financeiros referentes ao contrato.

O serviço integrante do STPCP no Município de São Lourenço consiste nas linhas urbanas de transporte por ônibus, realizados no âmbito do Município. O STPCP são os serviços públicos prestados de forma direta ou indiretamente, executados de forma contínua e permanente, obedecendo à área de operação, faixa de acessibilidade, horários, itinerários e frequência horária pré-estabelecida e que atendam integralmente as necessidades da população do município, com segurança, eficiência, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Não fazem parte do objeto desta Concessão os serviços especiais, que compreendem os serviços de fretamento que serão regidos por regulamento próprio, definido em Lei.

A integração dos serviços locais com os regionais só poderá ser feita através de Convênio entre o Poder Concedente do Município e o Poder Concedente a que se referir o outro serviço objeto da integração, de modo a não prejudicar a integridade estrutural e operacional do serviço local, bem como o inicial equilíbrio econômico-financeiro do Contrato e a Modicidade Tarifária.

A Concessionária durante toda a jornada de operação deverá garantir a adequada prestação do serviço, em especial no que diz respeito à regularidade. A Concessionária poderá recusar o transporte ao usuário quando, por sua conduta, comprometa de qualquer forma a segurança, o conforto e a tranquilidade dos demais passageiros.

Não faz parte do objeto desta Concorrência a instalação, manutenção, bem como a exploração dos espaços publicitários dos pontos de Embarque e Desembarque ao longo das vias e itinerários do STPCP do Município, que poderá a qualquer tempo ter a sua receita líquida integralmente revertida como receita acessória não operacional do STPCP, da mesma forma que deve ser incorporada as receitas líquidas advindas da exploração dos espaços publicitários dos veículos utilizados no município para operação do serviço.

2.4 Renovação

O prazo da Concessão será de 10 (dez) anos, contados da data de início dos serviços, podendo ser prorrogado pelo prazo de 10 (dez) anos por parte do Executivo Municipal, desde que não haja denúncia do Contrato, por uma das partes, até seis meses antes do seu término e caso a Concessionária tenha cumprido as suas obrigações, venha prestando serviços adequados e que tenha o aval da administração pública para a continuidade dos serviços ou caso a Concessionária comprove a necessidade fundamentada de amortização dos investimentos realizados.

Para tanto, a empresa Concessionária deve manifestar o interesse de renovação junto à Prefeitura de São Lourenço até o 108º mês de concessão (um ano antes do término do contrato). No ato da manifestação de interesse de renovação, a Concessionária deve apresentar um plano técnico-gerencial contendo prazos para renovação e melhoria do serviço em operação, tais como:



- Expansão de linhas;
- Rejuvenescimento da frota operante;
- Adoção de novas tecnologias de controle operacional e de informação aos usuários;
- Utilização de veículos menos poluentes;
- Proposição de maiores comodidades aos usuários dentro dos veículos e nos pontos de embarque e desembarque;

A Prefeitura de São Lourenço, por sua vez, deve manifestar e deliberar pela aprovação integral ou parcial ou pela reprovação do pedido de renovação apresentado em um prazo máximo de 90 (noventa) dias após o protocolo do pedido da Concessionária. Em caso de reprovação ou de aprovação parcial, a Concessionária terá um prazo de 30 (trinta) dias para apresentar novo pedido de renovação, tendo a Prefeitura 30 (trinta) dias para deliberar formalmente sobre o pleito.

A oficialização da renovação deve ocorrer até o 114º mês de concessão e a implementação das melhorias constates no plano apresentado por parte da Concessionária deve ocorrer até o 120º mês de concessão.

2.5 Transição do Sistema Atual para o Sistema Proposto

Como o Projeto Básico apresenta uma reestruturação no STPCP do município de São Lourenço, a transição entre o sistema atual para o proposto deve ser realizada de forma que não se prejudique os usuários do sistema.

Deste modo, a Concessionária deverá apresentar, em até 30 (trinta) dias, contados da entrega da assinatura do contrato de concessão, um Plano de Transição do Sistema Atual para o sistema definido neste Projeto Básico. O plano deverá ser aprovado pelo Órgão Gestor em até 15 (quinze) dias corridos após a entrega do Plano de Transição. O Plano de Transição deverá abordar, no mínimo, os seguintes itens:

- Cronograma de alteração das linhas do sistema atual para o sistema proposto;
- Apresentação dos quadros de horários propostos pela Concessionária;
- Local e data para início das operações do escritório comercial, equipado e em condições de atendimento ao usuário, na área central do município;
- Estratégia de divulgação das novas linhas e horários para a população;
- Monitoramento da demanda transportada diária;
- Política de flexibilização tarifária e concessão de descontos.

A Concessionária deverá ofertar o sistema especificado neste Edital de Concessão a partir do primeiro dia de operação do sistema.

A Concessionária deverá instalar e manter sede ou filial no município de São Lourenço e domicílio fiscal também em São Lourenço, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados a partir da entrega da assinatura do contrato de concessão. O escritório administrativo e as instalações comerciais e de atendimento ao usuário devem estar funcionando regularmente no Município de São Lourenço em até 75 (setenta e cinco) dias corridos contados da assinatura do contrato de concessão.



3 ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO

O Município de São Lourenço, na condição de **CONCEDENTE** considera o prévio conhecimento da metodologia de trabalho um item essencial, quer para a adequada prestação dos serviços, quer para o controle de custos e fiscalização da operação. Para tanto, a Concessionária deverá dispor a forma como vai organizar a execução do serviço objeto desta licitação em sua proposta, estruturando-os da seguinte forma:

1. Metodologia de Trabalho;
2. Suporte;
3. Recursos;
4. Instalações, Máquinas e Equipamentos;
5. Pontos de Embarque e Desembarque
6. Programação Operacional;

3.1 Metodologia de Trabalho

3.1.1 Gestão

Consiste no conjunto de processos estabelecidos, descritos e operados com a finalidade de planejar, gerenciar e realizar a administração, arrecadação e atendimento ao passageiro. Principais procedimentos de administração, arrecadação e atendimento ao passageiro:

- a) Seleção de Pessoal;
- b) Treinamentos aplicados aos motoristas e demais colaboradores;
- c) Administração de Pessoal;
- d) Atendimento ao Público nos Terminais;
- e) Sistema de Controle de Serviço Não Conforme;
- f) Controle das Atividades e Respectivos Resultados;
- g) Administração de Atendimento em Geral;
- h) Procedimentos de Cadastro de Passageiros;
- i) Rotinas de Venda de Passagens aos Usuários;
- j) Fechamento dos acertos de motoristas.

3.1.2 Operação

Consiste no conjunto de processos estabelecidos, descritos e operados com a finalidade de planejar, gerenciar e realizar o transporte de passageiros. Principais procedimentos de operação dos serviços a serem considerados:

- a) Programação de linhas;
- b) Escala de serviços dos operadores;
- c) Despacho da frota e seu controle ao longo do dia;
- d) Controle operacional das viagens em campo (fiscalização);
- e) Atendimento de ocorrências (acidentes e incidentes);



- f) Controle de desempenho da operação.
- g) Atendimento de Reclamações de Passageiros;
- h) Operação do Serviço de Retirada do Carro (motorista e cobradores, se houver);
- i) Operação do Serviço de Execução de Viagens (motorista e cobradores, se houver).

3.1.3 Manutenção

Consiste no conjunto de processos estabelecidos, descritos e operados com a finalidade de planejar, gerenciar e realizar a manutenção dos veículos da frota. Principais procedimentos de manutenção da frota a serem considerados:

- a) Serviços de manutenção corretiva;
- b) Serviços de manutenção preventiva;
- c) Serviços de abastecimento;
- d) Serviços de lubrificação;
- e) Serviços de borracharia;
- f) Serviços de lavagem dos ônibus;
- g) Serviço de limpeza dos ônibus;
- h) Serviços de funilaria e pintura;
- i) Serviços de socorro e manutenção da frota em via pública;
- j) Controle da manutenção.

3.2 Suporte

- a) Definir e executar a estratégia do negócio;
- b) Desenvolver e gerenciar clientes e mercados;
- c) Gerenciar controle operacional;
- d) Gerenciar necessidade de demanda;
- e) Planejar e realizar a disponibilização de pessoal operacional e equipamentos;
- f) Realizar atendimento à população;
- g) Realizar suporte a pessoal operacional;
- h) Fiscalização/auditoria;
- i) Gerenciar finanças;
- j) Gerenciar materiais e serviços;
- k) Gerenciar meio ambiente;
- l) Gerenciar recursos jurídicos;
- m) Gerenciar recursos humanos;
- n) Gerenciar saúde e segurança no trabalho;
- o) Gerenciar tecnologia da informação;
- p) Monitorar performance.



3.3 Recursos

A licitante deverá demonstrar previamente a forma como irá gerir e organizar seus recursos de pessoal e materiais, abrangendo:

3.3.1 Recurso Pessoal

A organização compreende a descrição da estrutura organizacional e de pessoal a ser empregada, bem como a descrição das atribuições de cada setor e o organograma da empresa.

3.3.1.1 Estrutura Organizacional

- a) Descrição das atribuições de cada setor;
- b) Apresentação do organograma da licitante em modo gráfico.

3.3.1.2 Pessoal

- a) Descrição das Funções;
- b) Quadro de Pessoal por função;
- c) Plano de Treinamento.

3.3.2 Recursos Materiais

Deverão ser apresentados, na forma de relação explícita os principais recursos materiais que serão empregados (máquinas, equipamentos, ferramental e recursos de informática) direta ou indiretamente, na execução dos serviços, considerando, na abordagem, os seguintes tópicos:

- a) Ferramental de manutenção;
- b) Recursos de informática a serem utilizados, incluindo equipamentos e sistemas;
- c) Veículos de apoio;
- d) Meios de comunicação entre a garagem e o campo;
- e) Máquinas e equipamentos, de uso na manutenção e postos de serviços (lavação, borracharia, lubrificação, funilaria e pintura).

3.3.3 Padronização dos Uniformes

A Concessionária deverá adotar uniforme padronizado para motoristas e demais pessoal de apoio operacional, de atendimento ao público, bem como para uso de mecânicos e auxiliares de manutenção, além do pessoal administrativo e comercial.

A utilização de uniformes padronizado tem como objetivo facilitar a identificação dos profissionais no desenvolvimento de suas atividades, sempre levando em consideração o bem-estar e a segurança dos colaboradores.

3.3.4 Frota do Serviço

Nos itens a seguir são apresentados alguns aspectos que devem ser obedecidos pela futura Concessionária.

3.3.4.1 Caracterização dos Veículos

Para operar o Sistema Proposto, serão necessários um total de 6 (seis) veículos, sendo 5 (cinco) veículos operacionais e 1 (um) reserva.



Gerência de Licitações, Compras e Contratos
Praça Duque de Caxias, nº 61, Centro, São Lourenço/MG
licitacoescompras@saolourenco.mg.gov.br Telefax: (35) 3339-2781 –
CEP: 37470-000

Serão aprovados para os serviços públicos de transporte coletivo veículos do tipo ônibus básico, midiônibus e miniônibus, de característica urbana, apropriados às características das vias e logradouros públicos do Município.

A composição inicial deverá atender a seguinte distribuição para o Serviço Regular:

Tabela 1: Quantidade de Veículos do Serviço

Classe de Ônibus	Serviço Urbano
Ônibus Básico	3
Midiônibus / Miniônibus	3
Total	6

A Concessionária poderá optar por um número maior de veículos do tipo básico, em substituição aos veículos midiônibus ou miniônibus. Ressalta-se, porém que todo o dimensionamento financeiro do sistema foi baseado em uma frota composta por 3 (três) veículos ônibus básicos e 3 (três) veículos midiônibus.

Após o início e consolidação da operação do STPCP, a Concessionária poderá requerer a utilização de veículos menores ou maiores, desde que seja realizado um estudo técnico que comprove a viabilidade de utilização deste tipo de veículo sem prejudicar o nível de qualidade e conforto do sistema. Tal estudo técnico deve ser analisado e validado pelo Órgão Gestor do STPCP do Município de São Lourenço.

Os veículos do tipo básico, midiônibus e miniônibus, apresentados na Tabela 2, deverão satisfazer às condições de conforto, segurança e especificações, observadas as exigências do Código Nacional de Trânsito e as normas e padrões técnicos estabelecidos ABNT em vigor, e que apresentem laudo veicular expedido por empresa devidamente credenciada pelo INMETRO, quando expressamente exigido pelo Poder Concedente.

Tabela 2: Tipos de Veículos

Classes	Capacidade	Serviço
Ônibus Básico	Mínimo de 70 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia e possuir plataforma elevatória veicular (elevador)	Urbano
Midiônibus	Mínimo de 40 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão guia e possuir plataforma elevatória veicular (elevador)	Urbano
Miniônibus	Mínimo de 30 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão guia e possuir plataforma elevatória veicular (elevador)	Urbano

A frota vinculada ao Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros do Município de São Lourenço, deverá ser totalmente emplacada no Município e deverá adequar-se, em termos de acessibilidade, aos prazos e ao que estabelece o Decreto Federal Nº 5.296/2004, que regulamenta as Leis Federais Nº 10.048/2000 e Nº 10.098/2000 e ao que estiver disposto no Edital.

Os veículos empregados nos serviços de transporte coletivo deverão ser adequados em termos de potência, velocidade, capacidade de frenagem, aceleração, disposição interna (*layout*) e definição de portas, de conformidade ao uso que se destina nas linhas que compõem o STPCP.

No caso de haver modificações na legislação, nas normas técnicas, ou mesmo, decorrente de evoluções tecnológicas de mercado, o Poder Concedente adequará às especificações. Da mesma forma, serão



adequadas as especificações com a inclusão de veículos de maior capacidade caso, durante o período de concessão, seja observada uma demanda de transporte que justifique e suporte a adoção de veículos maiores.

3.3.4.2 Dimensionamento e disponibilidade dos veículos

A frota a ser disponibilizada para uso exclusivo durante a Concessão deverá ser composta de veículos em número suficiente para atender à demanda máxima de passageiros das linhas do sistema, mais a frota reserva.

Para o processo licitatório, na Qualificação Técnica, deverá ser apresentado compromisso formal de disponibilização da frota, em número suficiente para atender à demanda máxima de passageiros das linhas do sistema, mais a frota reserva, cuja quantidade deverá ser, de no máximo 20% (vinte por cento) e no mínimo de 10% (dez por cento) da frota operacional, considerando as especificações do item 3.3.4 do Anexo II - Projeto Básico e do Anexo II.3 – Especificação da Frota, para início dos serviços, no prazo de até 90 (noventa) dias contados a partir da assinatura do contrato de concessão, conforme já definido no item 2.3 do Anexo II - Projeto Básico.

Também deverá ser apresentado, na Proposta Financeira, o Plano Anual de Renovação da Frota a ser realizado pela Licitante, durante a Concessão do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros do Município de São Lourenço, no formato apresentado no item 4 do Anexo II.7 – Estudo Econômico-Financeiro.

A Concessionária deverá manter os veículos da operação em perfeito estado de funcionamento, segurança e conforto, em conformidade com instruções definidas em ato normativo específico.

Todos os veículos da frota inicial da operação somente poderão operar, após comprovadamente terem condições operacionais de tráfego, sem acusar qualquer normalidade em teste de funcionamento feito na garagem, bem como após terem sido convenientemente limpos e higienizados.

3.3.4.3 Características Específicas – Idades Máximas

A idade máxima admitida para cada veículo durante a vigência do Contrato, não poderá ultrapassar 10 (dez) anos e a idade média máxima da frota não deverá ser maior que 8 (oito) anos para a frota vinculada à Concessão.

A idade individual do veículo e a idade média da frota serão calculadas tomando como base a data de fabricação do veículo disposto no certificado de registro veicular.

Para o início do contrato, é requerida que a idade média da frota seja igual a no máximo a 8 (oito) anos, devendo ser mais nova a depender da Proposta Técnica apresentada pela Concessionária no processo licitatório. A idade média inicial de 8 anos foi escolhida segundo critérios legais, além de modicidade tarifária, conforto e segurança dos usuários. Desta forma, ao longo do contrato, a concessionária será remunerada considerando uma frota de idade média de 8 (oito) anos, mesmo que a idade média da frota real seja inferior a este valor.



A comprovação da idade dos veículos propostos deverá ser realizada mediante a apresentação obrigatória dos respectivos certificados de vinculação ao serviço emitido pelo Órgão Gestor, acompanhado de:

- a) Cópia do registro de Licenciamento do veículo;
- b) Laudo de Vistoria Veicular, em conformidade com o INMETRO.

3.3.4.4 Substituição da frota

A substituição dos veículos da frota deverá ser efetuada sempre que atingirem o limite máximo de uso, ou em razão de fatos ou condições que comprometam a segurança, a aparência ou o conforto oferecido pelo veículo.

Esta substituição deverá ocorrer em conformidade com os prazos definidos no Edital e com o Plano de Renovação de Frota disposto na Qualificação Técnica apresentada pela Concessionária, não sendo admitida a entrada de veículos no sistema com idade superior a 8 (oito) anos de fabricação.

Em caso de renovação do contrato, deverá ser apresentada novo Plano de Renovação da Frota e respectiva Proposta Técnica, considerando os mesmos parâmetros inicialmente definidos.

3.3.4.5 Caderno de Frota

Durante todo o Prazo de Concessão, deverá ser mantido atualizado o Caderno de Frota, segundo as especificações contidas no Anexo II.3 - Especificação da Frota, que apresenta as especificações técnicas e operacionais a serem consideradas na composição, substituição e ampliação da mesma.

3.3.5 Higienização dos veículos

Considerando a pandemia da COVID-19, o contratado deverá manter rigorosa e contínua higienização dos veículos, seguindo protocolos sanitários vigentes no município.

3.3.6 Da acessibilidade

Todos os veículos deverão ter acessibilidade (elevador ou outro mecanismo ajustável de suspensão) a pessoas com deficiência, observada a Lei nº 13.146/15.

3.4 Instalações, Máquinas e Equipamentos

A Garagem deverá dispor de instalações comerciais, administrativas e de serviços. Inclui-se como serviços as áreas destinadas à manutenção, limpeza, pátio de manobras e pátio de estacionamento de frota, devendo-se ser atendidas as especificações apresentadas no Anexo II. 2 - Especificação de Instalações.

Deverá ser efetuada antes do início da operação da nova concessão, a comprovação da disponibilidade das instalações necessárias (próprias ou alugadas) ou apresentação de projeto de adequação de instalações já existentes.



3.5 Pontos de Embarque e Desembarque

3.5.1 Conceituação

Os locais (pontos) de embarque e desembarque de passageiros de ônibus localizados nos passeios públicos são denominados genericamente de Pontos de Embarque e Desembarque (PED).

3.5.2 Direitos e Obrigações

3.5.2.1 Direitos do Poder Concedente

- 1) Utilizar o espaço destinado à publicidade da forma que melhor lhe convier a fim de cobrir os custos de manutenção.
- 2) Definir as normas para instalação dos abrigos e indicar sua localização de acordo com a demanda de usuários para efeito de implantação dos abrigos.
- 3) Realocar os abrigos sempre que necessário.

3.5.2.2 Obrigações da Concessionária

- 1) Responsabilizar-se pela identificação e sinalização dos pontos de Embarque e Desembarque.
- 2) Não instalar qualquer abrigo sem a prévia autorização.

3.5.2.3 Obrigações do Poder Concedente

- 1) Preparar o local para implantação dos abrigos;
- 2) Implantar novos abrigos em pontos de Embarque e Desembarque;
- 3) Realizar a manutenção e a relocação dos abrigos, quando necessário.

A implantação e a manutenção de abrigos poderão ser delegadas a Concessionária, preservado o equilíbrio econômico e financeiro da Concessão.

3.5.3 Identificação de Pontos de Embarque e Desembarque

3.5.3.1 Instalações e Equipamentos

A identificação de cada ponto de parada é obrigatória, podendo ser utilizado postes da rede de energia elétrica ou da rede de telefonia. Cada ponto de parada deverá contar com a identificação correspondente e sua respectiva numeração. Os pontos de Embarque e Desembarque dotados de abrigo também deverão ser sinalizados e identificados.

3.5.3.2 Padrão de Sinalização

Para evitar que outros tipos de veículos estacionem em frente ou junto dos pontos de Embarque e Desembarque, prejudicando a operação do transporte coletivo, é recomendável que os locais de ponto de parada sejam adequadamente sinalizados, com placas verticais e marcas no pavimento.

3.6 Programação Operacional

A Programação da Operação de cada linha do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros do Município de São Lourenço, considerado indispensável para o gerenciamento, execução e controle dos



Gerência de Licitações, Compras e Contratos
Praça Duque de Caxias, nº 61, Centro, São Lourenço/MG
licitacoescompras@saolourenco.mg.gov.br Telefax: (35) 3339-2781 –
CEP: 37470-000

serviços de transporte público coletivo urbano, compreende a Matriz de Programação da Operação, a Tabela de Serviço de cada veículo da frota operacional para os dias úteis, sábados, domingos/feriados, juntamente com a Tabela de Escala de Serviço dos operadores (motoristas e demais funções de apoio operacional).

A Matriz de Programa da Operação deverá ser apresentada com base na escala de serviço dos operadores, bem como na escala de serviço dos veículos, em conformidade com o modelo de Matriz apresentada na Tabela 1 abaixo:

Tabela 1 - Matriz de Programação da Operação

Ordem	Código da Linha	Denominação da Linha	Quantidade de veículos por Tipo	Quantidade de Motoristas
01				
02				

A Tabela de Serviço de cada veículo da frota operacional deverá conter:

- 1) Dia da semana;
- 2) Identificação da tabela de serviço;
- 3) Linha;
- 4) Número de ordem da escala;
- 5) Hora de saída da garagem ou local de estacionamento prolongado;
- 6) Hora de início de viagem;
- 7) Horário de término da viagem;
- 8) Local de Saída ou Chegada (Itinerário, Terminal, Garagem ou Local de estacionamento prolongado);
- 9) Intervalos de descanso da tripulação;
- 10) Horário de rendição ou horário de recolhida à garagem ou local de estacionamento prolongado.

A Escala de Serviço de cada tripulação deverá conter:

- 1) Dia da Semana;
- 2) Identificação da Escala;
- 3) Número da linha;
- 4) Identificação da linha;
- 5) Número do carro;
- 6) Horário de início da jornada ou ponto de rendição;
- 7) Horário de início das viagens;
- 8) Horário de término das viagens;
- 9) Intervalo de Descanso;
- 10) Término da Jornada.

Na elaboração da programação da operação deverão ser observados os horários de viagem definidos no Projeto Básico.



4 MODELO FUNCIONAL

4.1 Conceito

O Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros (STPCP) do município de São Lourenço, dado a sua característica de serviço essencial, é um serviço público regulado em lei e regulamentado pelo Poder Público, vinculado aos princípios constitucionais da universalidade, do monopólio do Estado sobre a prestação dos serviços públicos e da modicidade tarifária.

Desse modo, considerando a necessidade de maximizar o uso dos recursos visando a redução de custos operacionais, dado que o foco é a modicidade tarifária e a qualidade dos serviços prestados, em face ao aumento de custos, principalmente de custos fixos, assim como da necessidade de se assegurar a uniformidade no uso dos recursos, na qualidade dos serviços a serem prestados e na minimização da quilometragem improdutiva, fatos que encarecem o custo do sistema, para todos os fins do presente Projeto Básico, o sistema será exclusivo, único e indivisível.

Deste modo, no STPCP proposto há a previsão de utilização de 5 (cinco) veículos operacionais e 1 (um) veículo reserva para o efetivo cumprimentos do quadro de horários proposto. A seguir são apresentadas as linhas e a oferta programada para estas linhas.

Tabela 3: Serviço Regular Convencional

Descrição	Quantidade
Frota Operacional – Linhas Urbanas	5
Frota Reserva	1
Frota Total	6

Tabela 4: Número de linhas por dia de operação

Tipo dia	Valor
Dia Útil	5
Sábado	5
Domingo	5
Oferta de Viagem em Dia Útil	60 viagens
Número de Viagens do Sistema – Média Mensal	1.596 viagens

4.2 Frota Mínima Necessária

O número inicial de veículos previsto para a execução do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros do Município de São Lourenço, no Serviço Urbano é de 6 (seis) veículos, incluindo os veículos destinados para reserva técnica.

A composição inicial deverá atender a seguinte distribuição para o Serviço Regular:



Tabela 5: Quantidade de Veículos do Serviço

Classe de Ônibus	Serviço Urbano
Ônibus Básico	3
Midiônibus / Miniônibus	3
Total	6

A Concessionária poderá optar por um número maior de veículos do tipo básico, em substituição aos veículos midiônibus ou miniônibus. Ressalta-se, porém que todo o dimensionamento financeiro do sistema foi baseado em uma frota composta por 3 (três) veículos ônibus básicos e 3 (três) veículos midiônibus.

A frota vinculada ao Serviço Regular Convencional deverá possuir dispositivos de acessibilidade, de acordo com o previsto na Legislação Federal. Para o caso de novos veículos que vierem a ser vinculada a frota, o mesmo deverá vir acoplado ao veículo.

4.3 Caracterização da Rede Proposta

O sistema proposto de transporte coletivo é composto por 5 linhas urbanas, como descrito na tabela a seguir.

Tabela 6: Linhas do município de São Lourenço

Código	Nome	Extensão – ida e volta (km)	Tipo	Veículo
1	Carioca x São Lourenço Velho	14,0	Urbana	Ônibus Básico / Midiônibus
2	Rodoviária x Vila Carneiro	14,4	Urbana	Ônibus Básico / Midiônibus
3	Nossa Senhora de Lourdes x Vila Nova	12,6	Urbana	Ônibus Básico / Midiônibus
4	Santa Mônica x João de Deus	12,8	Urbana	Ônibus Básico / Midiônibus
5	Sonda x Silvestre Ferraz	13,7	Urbana	Ônibus Básico / Midiônibus

O detalhamento físico da rede proposta para o sistema é apresentado no Anexo II.1 – Detalhamento físico da Rede Proposta.

4.4 Dados Operacionais

4.4.1 Percurso Programado

Considerando o Sistema Proposto como um todo, é prevista, em média, a realização de 1.596 viagens por mês. Nesta análise, foi considerado que a viagem corresponde a uma ida e uma volta da linha. A Tabela 7 apresenta o número de viagens programadas para cada linha por tipo de dia. Foi calculado também o número de viagens totais em um mês padrão, composto com 22 dias úteis, 4 sábados e 4 domingos, totalizando 30 dias.



Tabela 7: Viagens programadas

Linha	Nome	Dia útil	Sábado	Domingo	Mensal
1	Carioca x São Lourenço Velho	12	8	7	324
2	Rodoviária x Vila Carneiro	12	8	6	320
3	Nossa Senhora de Lourdes x Vila Nova	12	7	6	316
4	Santa Mônica x João de Deus	12	8	6	320
5	Sonda x Silvestre Ferraz	12	7	6	316
Total		60	38	31	1.596

Os quadros de horários das linhas são apresentados no Anexo II.1 – Detalhamento físico da Rede Proposta.

Em relação à distância percorrida, calculou-se a distância média percorrida por tipo de dia e mensalmente. A Tabela 8 apresenta estes resultados. Ressalta-se que a quilometragem improdutiva consiste na quilometragem percorrida entre a saída do veículo da garagem até o início da operação e entre o ponto do fim da operação e a garagem. Foi considerado que ela corresponde a 5% da quilometragem produtiva.

Tabela 8: Quilometragem percorrida total

Linha	Nome	Km produtiva	Dia útil	Sábado	Domingo	Km Prod. Mensal	Km Improd. Mensal	Km Total Mensal
1	Carioca x São Lourenço Velho	14,0	168	112	98	4.526	226	4.753
2	Rodoviária x Vila Carneiro	14,4	173	116	87	4.621	231	4.852
3	Nossa Senhora de Lourdes x Vila Nova	12,6	151	88	75	3.969	198	4.167
4	Santa Mônica x João de Deus	12,8	153	102	77	4.090	204	4.294
5	Sonda x Silvestre Ferraz	13,7	165	96	82	4.336	217	4.552
Total Geral		-	810	513	419	21.541	1.077	22.618

Observa-se que ao longo de um mês, os veículos do sistema percorrerão, em média, cerca de 22 mil quilômetros. E, dado que a frota operacional do sistema é de 5 veículos operacionais, o percurso médio mensal por veículo será de cerca de 4.500km. Considerando ainda um período de doze meses, tem-se um percurso médio anual de cerca de 55 mil quilômetros para cada veículo. Ressalta-se que foi considerado um mês padrão, com 22 dias úteis, 4 sábados e 4 domingos.

4.4.2 Quilometragem Improdutiva

A quilometragem improdutiva (morta/ociosa) máxima admissível no sistema é de 5% (cinco por cento). Neste caso, a quilometragem improdutiva mensal prevista é igual a 1.077 km. Desta forma, a quilometragem total do sistema proposta é igual a 22.618 km.

4.4.3 Demanda/Passageiros Transportados

Atualmente, o sistema de transporte público opera com apenas três linhas e conta com uma frota de três veículos operacionais e um reserva.



A demanda média de passageiros pagantes transportados entre os meses de setembro de 2020 e março de 2021 foi igual a 6.937 passageiros pagantes e 2.132 passageiros gratuitos. Este valor corresponde a apenas 7% da média de passageiros pagantes transportados entre os meses de janeiro a setembro de 2019, período anterior ao término da última concessão do sistema.

Como possíveis motivos para queda acentuada da demanda transportada tem-se a política de afastamento social adotada no município decorrente da pandemia de Coronavírus (COVID 19) que diminuiu consideravelmente os deslocamentos da população e a fuga de demanda para outros modos decorrentes da instabilidade na operação do sistema e uma redução significativa na oferta do serviço.

No entanto, com o avanço da vacinação no país, com a flexibilização no isolamento social, aliado a uma maior oferta de viagens e melhoria no nível de serviço e confiabilidade do transporte público municipal, há a perspectiva de volta do crescimento no número de passageiros transportados mensais.

Por conta desta indefinição da demanda futura do sistema, a remuneração da Concessionária será realizada com base no preço por quilometro percorrido (R\$/km). Desta forma, a Concessionária contará com uma remuneração independentemente do número de passageiros transportados, garantindo que a mesma não tenha prejuízo ao longo do contrato.

4.4.4 Das isenções

São isentos do pagamento da tarifa conforme determina a Constituição Federal de 1988 e o Estatuto do Idoso (Lei 10.741/2003):

- I. maiores de 65 (sessenta e cinco) anos.
- II. crianças até 5 (cinco) anos de idade;
- III. os deficientes visuais, auditivos, físicos e mentais, com cartão específico.

4.4.5 Flexibilização Tarifária e Concessão de Descontos

É previsto no Sistema de Transporte Coletivo do Município de São Lourenço a adoção de uma política de flexibilização tarifária e de concessão de descontos a fim de aumentar o número de passageiros transportados no sistema e fidelizá-los, além de aumentar o número de utilizadores dos cartões no sistema de São Lourenço.

Desta forma, tanto o Poder Público, quanto a concessionária poderá propor estratégias de flexibilização tarifária aos domingos e feriados ou descontos na compra de um número mínimo de vales transporte. No entanto, proponente da ação deverá realizar um estudo para avaliação do impacto financeiro desta flexibilização no sistema. Tal plano também deverá ser aprovado pelo Órgão Gestor.

4.4.6 Presença de Cobradores

A presença de cobradores nos veículos de transporte público é importante para auxiliar o motorista no momento da cobrança da passagem e para resolução de pequenas outras questões ao longo do horário de trabalho. No entanto, a presença de cobradores em todas as linhas e em todos os horários dos ônibus onera ainda mais os custos do sistema.



Desta forma, no sistema proposto não será obrigatória a presença de cobradores nas linhas de ônibus.

No entanto, caso a Empresa Operadora declare o compromisso de utilizar cobradores nas linhas do município ao longo dos dias úteis, a mesma deverá cumprir com o percentual mínimo apresentado na Proposta Técnica ao longo de todo contrato.

Ressalta-se que, independentemente da proposta técnica apresentada pela concessionária no processo licitatório, serão mantidas as características mínimas do sistema detalhadas no edital de licitação e seus anexos. Ou seja, não serão considerados no cálculo de custos do sistema a utilização de cobradores em determinadas linhas ou horários, mesmo que a concessionária opere o sistema com cobradores.

A determinação de quais linhas e horários deverão possuir cobradores será feita pelo Órgão Gestor após o início da operação do sistema, respeitando os percentuais declarados na proposta técnica da vencedora.

4.5 Estrutura de Gestão

Para que o novo contrato de concessão possa ser desenvolvido de forma devem ser realizadas as seguintes ações:

- a) Estruturação, por parte do Poder Concedente, do Órgão Gestor do Transporte, visando à implementação das novas atividades de planejamento, gestão, fiscalização e controle dos serviços;
- b) Apresentação, por parte da Concessionária, de um Plano de Transição do Sistema Atual para o sistema definido neste Projeto Básico, que deverá ser aprovado pelo Órgão Gestor, segundo especificações contidas no item 2.5 deste documento;
- c) Publicação, por parte do Poder Concedente, de um novo regulamento de Transporte Coletivo, com base nas diretrizes do modelo de prestação dos serviços estabelecidos no novo contrato, em até 180 dias após a assinatura do contrato de concessão;
- d) Implantação, por parte do Poder Concedente, com a colaboração da Concessionária, do Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE, segundo as especificações contidas neste documento, permitindo o acesso aos dados de forma ampla, inviolada e irrestrita pelo Órgão Gestor;
- e) Implantação, pelo Órgão Gestor em conjunto com a Concessionária, de sistema de indicadores e metas para monitorar a qualidade do serviço prestado pela nova Concessionária;
- f) Implantação, por parte da Concessionária em conjunto com o Órgão Gestor, de um Sistema de Controle Operacional (SCO), que deverá ser acessado de forma ampla e irrestrita pelo Órgão Gestor;
- g) Implantação, por parte da Concessionária, com a fiscalização do Poder Concedente, do Sistema de Atendimento ao Passageiro – SAP, segundo as especificações contidas neste documento.

4.5.1 Sistema de Controle Operacional – SCO

Entende-se por Sistema de Controle Operacional (SCO), o sistema de informações capaz de fornecer dados e auxiliar na complexa tarefa de gerenciar a rede de ônibus. A Concessionária, em conjunto com o Órgão Gestor, deverá implantar o SCO em até 180 (cento e oitenta) dias após o início da operação do sistema.

O Sistema de Controle Operacional deverá:

- a) Processar as informações, adotando os procedimentos em vigor no Órgão Gestor do serviço, especialmente os descritos no Anexo II.4;



- b) Manter interface com órgãos públicos, na busca de soluções conjuntas, pertinentes às ocorrências operacionais;
- c) Manter controle efetivo da distribuição da frota, registro de acidentes, incidentes, paralisações, adotando medidas operacionais voltadas à continuidade da operação;
- d) Manter registro das ocorrências operacionais, incluindo seus motivos, consequências e providências adotadas;
- e) Possibilitar a atuação imediata para a solução dos problemas que interfiram na operação regular do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros;
- f) Contabilizar os acidentes, atrasos, cancelamentos e quaisquer outras ocorrências operacionais que possam interferir na operação das linhas, a fim de possibilitar estudos para suprir as deficiências;
- g) Subsidiar o SAP – Sistema de Atendimento ao Passageiro no relacionamento com os Clientes, visando tratar uma possível reclamação, transformando-a em informação ao usuário;

Este recurso aplica-se também na melhoria da produção em termos de desenho da rede, organização da programação, monitoramento das operações e gerenciamentos das informações, para a Concessionária (gestão de tráfego, operadores (motoristas), pessoal de apoio operacional), Poder Concedente e usuários.

A Concessionária deverá repassar informações estatísticas e gerências ao Órgão Gestor, dentre elas:

- Horários das partidas programadas e realizadas, indicando se as mesmas ocorreram no horário programado, adiantadas ou atrasadas;
- Linhas e veículos em circulação;
- Partidas atrasadas e canceladas, descrevendo os motivos;
- Estatísticas dos veículos que se envolveram em acidentes;
- Estatísticas das falhas registradas por veículo e por linha.
- Quantidade de viagens, a frota alocada em cada linha e o cumprimento dos horários de partida e chegada;
- Registros das Partidas e Chegadas em Pontos de Controle;
- Controle do cumprimento de viagens, com análise de atrasos, adiantamento e descumprimento da programação por pontos de partida e chegada e por pontos de controle;
- Informação de quilometragem percorrida em linha; Informação do tempo gasto entre os pontos da linha;
- Informação da velocidade média e máxima gasta entre os pontos da linha e do total da viagem;
- Relação dos veículos em operação, por linha, tecnologia (tipo de veículo), equipamentos ou características especiais (Elevadores, piso baixo, etc);

Cabe ao Órgão Gestor fiscalizar e exigir o repasse das informações.

4.5.2 Sistema de Atendimento ao Passageiro – SAP

O Sistema de Atendimento ao Passageiro – SAP possui como objetivo atender os passageiros do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros do Município de São Lourenço e a população em geral na prestação de informações, recepção de reclamações, críticas, elogios e sugestões, mediante um conjunto de soluções e meios a serem implantados e operados pela Concessionária.



Caberá a Concessionária o desenvolvimento do projeto onde deverá demonstrar como realizará a implantação do SAP observando as diretrizes a seguir. O SAP compreende:

- a) Portal na Internet e aplicativo para *smartphones* (*app*) com a veiculação de informações permanentemente atualizadas sobre o serviço, incluindo opções de linhas e horários para o atendimento de deslocamentos entre origens e destinos pesquisados pelo usuário;
- a) Serviço de Atendimento via telefone;
- b) Implantação de placas e painéis informativos sobre o serviço em pontos de maior movimentação de passageiro;
- c) A Concessionária deverá manter uma caixa de sugestões e formulário próprio para avaliação dos serviços nos locais destinados a prestação dos serviços e de intenso fluxo de usuários e consumidores, para opinião voluntária dos usuários do Sistema;
- d) A Concessionária deverá manter balcão de atendimento, cadastramento, comercialização e informações ao usuário na área central do município;

O projeto do Sistema de Atendimento ao Passageiro deverá ser aprovado pelo Poder Concedente, previamente à sua implantação.

A Concessionária deverá implantar o SAP em até 180 (cento e oitenta) dias após o início da operação do sistema de transporte coletivo.

4.5.3 Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE

O Sistema de Bilhetagem Eletrônica consiste em um conjunto de *software* e *hardware* que gerencia créditos de viagem a serem utilizados pelos usuários no transporte coletivo. O sistema oferece mais agilidade na cobrança das passagens, reduzindo o tempo gasto no embarque uma vez que reduz a transação monetária e aumenta a segurança para os usuários e tripulação, pelo fato da diminuição significativa do manuseio dinheiro no interior dos veículos.

As informações geradas por este sistema auxiliam na tomada de decisões e respostas mais rápidas do setor perante a infinidade de dificuldades encontradas no decorrer da execução do contrato de dos serviços, tanto para o município quanto para a empresa operadora, sendo este sistema poderosa ferramenta para se implementar políticas que visem o fortalecimento do transporte coletivo.

A implantação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica é de responsabilidade integral do Poder Público. Desta forma, caberá à Concessionária permitir total acesso aos veículos e instalações, se necessário, para a implantação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica por parte do Poder Público.

Após a implantação do sistema, cada operação da validação de um crédito de viagem ou da liberação da roleta deverá ser armazenada no validador e, ao final da operação do veículo, estes dados deverão ser coletados automaticamente através de transmissão para um computador na garagem da Concessionária e para um computador no Órgão Gestor, que deverá receber os dados coletados a cada viagem replicados de forma independente e originária, permitindo o acesso de forma ampla, inviolada e irrestrita.



4.6 Aspectos Técnico-Financeiros

Após a definição da Tarifa Pública a ser praticada no início do contrato, do modelo de remunerações e do Plano de Renovação da Frota, foi elaborado o Fluxo de Caixa do Projeto e calculada a Taxa Interna de Retorno (TIR) do Projeto.

O fluxo de caixa consiste em um controle financeiro onde registra-se todas as entradas e saídas de dinheiro da empresa ao longo de um intervalo de tempo e é importante para a previsão de sobras ou faltas de dinheiro no caixa da empresa Operadora para que se possa tomar decisões sobre os gastos e investimentos.

As entradas do fluxo de caixas correspondem à Receita Operacional e à Receita Não Operacional. A receita operacional corresponde aos valores recebidos via pagamentos da tarifa pelos usuários e a receita não operacional corresponde aos valores recebidos pela venda de veículos, terrenos, edificações, infraestrutura, equipamentos de garagem e de bilhetagem e ITS, além da Remuneração pela Prestação de Serviço (RMS), subsídios (se existente) e receitas com publicidade.

Já as saídas correspondem às deduções da receita operacional (ISSQN e outros impostos), aos custos operacionais (custos variáveis, custos com pessoal, despesas administrativas e outras despesas), ao imposto de renda e contribuição social e aos investimentos (compra de veículos, terrenos, edificações, equipamentos de garagem, equipamentos de bilhetagem e ITS e infraestrutura).

Por meio do fluxo de caixa é possível também prever qual o valor da Taxa Interna de Retorno (TIR) do Projeto. A TIR determina o equilíbrio entre as receitas, os encargos, investimentos e riscos assumidos pela Empresa Operadora e é calculada como sendo a taxa de desconto que deve ter um fluxo de caixa para que seu Valor Presente Líquido (VPL) iguale-se a zero. Por sua vez, o VPL traz ao valor presente um valor futuro. Ele representa a diferença entre os recebimentos e os pagamentos de um projeto de investimento em valores monetários atuais.

Desta forma, quanto maior as despesas e / ou menor as receitas, menor é o valor da TIR, demonstrando que as receitas no momento do cálculo estão abaixo de um parâmetro necessário para retorno. Já quanto menor as despesas e / ou maior as receitas, maior é o valor da TIR demonstrando que as receitas no momento do cálculo estão acima de um parâmetro necessário para retorno.

Resumidamente, o Modelo Financeiro desenvolvido apresenta as seguintes informações:

- Investimento (Capex);
- Operacionais (Receitas e Opex);
- Premissas Gerais, Macroeconômicas e Repasse Mensal (subsídio);
- Fluxo de Caixa;
- Indicadores Financeiros:
 - Taxa Interna de Retorno – TIR do Projeto;
 - Valor Presente Líquido – VPL;
 - Exposição Máxima (Máximo Aporte);
 - *Payback*;

4.6.1 Parâmetros Considerados

Toda orçamentação tarifária e modelagem do fluxo de caixa, apresentados no Estudo Econômico-Financeiro (Anexo II.7), foi estruturado baseado em:



- a) Quantitativos operacionais, totalizadas a partir da conformação física da rede proposta, considerando números de viagens realizadas e as extensões produtivas e improdutivas das linhas e atendimentos apresentados;
- b) Informações operacionais (produção quilométrica mensal, número, tipo e idade dos veículos alocados na frota, dentre outras);
- c) Parâmetros de desempenho e consumo baseados em referenciais técnico-operacionais reconhecidamente apropriados (ANTP – Associação Nacional de Transporte Públicos);
- d) Valor de custo unitário de insumos (frota, pessoal, material rodante, combustíveis, lubrificantes, dentre outros),
- e) Taxas, impostos e contribuições fiscais e tributárias inerentes à atividade contratada.

4.6.2 Do Modelo de Remunerações

A remuneração da Concessionária acontecerá mediante pagamento da tarifa pública pelos usuários pagantes do sistema de transporte coletivo, pela receita advinda da publicidade a ser veiculada nos ônibus e pelo valor de repasse a ser realizado pelo Poder Público a título de subsídio tarifário, uma vez que o sistema tem se mostrado deficitário por conta da queda na demanda decorrente da Pandemia de Covid-19.

O valor de Repasse Mensal Efetivo é definido através das seguintes equações:

$$\text{Repasse Mensal Efetivo} = DM \times [0,3 + (0,7 \times IGQS)]$$

Sendo que,

$$DM = (DMG \times TP_{Urbano}) - [(DE_{Urbano} \times TP_{Urbano})]$$

Onde:

- DM: Déficit mensal no período anterior ao repasse;
- IGQS – Indicador Global de Desempenho do Serviço;
- DMG – Demanda Mínima Garantida;
- DE_{Urbano} – Demanda equivalente pagante transportada no sistema urbano;
- TP_{Urbana} – Tarifa Pública das linhas urbanas.

Conforme apresentado na equação anterior, 30% do repasse mensal efetivo está vinculado ao desempenho operacional da Concessionária.

O cálculo do subsídio efetivo a ser repassado pelo Poder Público à Concessionária deverá ser realizado mensalmente e a demanda equivalente mensal do sistema corresponderá à demanda medida pelo sistema no mês anterior. Desta forma, o repasse terá como objetivo equilibrar os custos operacionais da concessionária relativos ao mês anterior ao cálculo.

Nos itens a seguir são apresentados os detalhes desta e das outras parcelas que compõe o cálculo do repasse.



4.6.3 Da Definição da Tarifa Pública

Uma premissa do Sistema de Transporte Público Coletivo do município de São Lourenço é a adoção de uma tarifa módica para o serviço com o objetivo de recuperar e consolidar demanda do sistema.

Deste modo, a tarifa pública das linhas urbanas terá o valor de R\$ 3,50 (três reais e cinquenta centavos).

A Tarifa pública poderá ser reajustada a critério do Poder Público, sempre visando a modicidade tarifária.

4.6.4 Demanda Mínima Garantida Mensal do Sistema

Uma premissa do modelo financeiro elaborado para a concessão é a necessidade de um **repassé mensal (subsídio)** do Poder Público à Concessionária, uma vez que o sistema tem se mostrado deficitário por conta da queda na demanda decorrente da Pandemia de Covid-19.

Em contrapartida aos descontos e gratuidades, à garantia de continuidade do serviço essencial e em razão do compartilhamento do risco de demanda, o Poder Concedente subsidiará eventuais déficits de arrecadação da operação da Concessionária, por meio de subsídio orçamentário ou de subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte.

Para a determinação do valor do subsídio mensal necessário, foi definida o conceito de **Demanda Mínima Garantida (DMG)** do sistema. A DMG corresponde ao valor mínimo de passageiros pagantes que o sistema deveria transportar para que o equilíbrio econômico-financeiro do contrato seja mantido, sem afetar a modicidade tarifária.

Por conta da grande queda na demanda transportada pelo sistema, por conta da Pandemia de Covid-19 o Poder Público irá garantir uma arrecadação mínima do sistema ao longo dos primeiros 12 (doze) meses de concessão por meio da DMG. No entanto, a garantia de arrecadação mínima poderá ser prorrogada desde que se comprove que o sistema de transporte público coletivo continue deficitário.

Desta forma, o subsídio será calculado de acordo com a Demanda Mínima Garantida e a demanda pagante real efetivamente transportada pelo sistema a cada mês de vigência do contrato. O valor do subsídio mensal será calculado multiplicando a diferença entre as duas demandas (DMG e demanda pagante real) e o valor da tarifa pública. Além disso, será considerado o desempenho operacional da Concessionária, conforme já detalhado anteriormente.

Deste modo, a Demanda Mínima Garantida para os primeiros 12 meses de operação será igual a 43.642 (quarenta e três mil, seiscentos e quarenta e dois) passageiros equivalentes.

Este modelo possibilita que o Poder Público não repasse à Concessionária valores além do necessário para o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de Concessão. Além disso, caso ocorra um crescimento da demanda transportada pelo sistema, o Poder Público poderá diminuir o repasse e, até mesmo, deixar de realizar repasses ao sistema.



Já para a Concessionária, este modelo de repasse possibilita uma segurança financeira para que oscilações na demanda transportada não impacte significativamente o equilíbrio financeiro da empresa e a qualidade do serviço.

A definição do valor da DMG está diretamente relacionada à definição do custo total do sistema e da tarifa pública do sistema. Logo, qualquer alteração no valor da DMG impactará na tarifa pública, que será cobrado dos usuários pagantes do sistema.

Para o cálculo do Custo Total, foi utilizada a metodologia de cálculo elaborada pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP)¹, a Planilha ANTP 2017² - Custos dos Serviços de Transporte Público por Ônibus.

O custo total do sistema e a DMG serão reajustados anualmente de acordo com a variação dos custos calculados por meio da Planilha da ANTP. Um maior detalhamento será apresentado no Anexo II.7 – Estudo Econômico-Financeiro.

Ressalta-se que independentemente dos parâmetros ofertados e detalhados na proposta técnica do processo licitatório, o cálculo dos custos considerará apenas os parâmetros mínimos detalhados no Edital de Licitação e seus anexos. Desta forma, não serão considerados no cálculo de custos do sistema a utilização de cobradores em determinadas linhas ou horários; a utilização de uma frota com idade média superior à definida neste edital, igual a 8 (oito) anos; a utilização de veículos com wifi e / ou ar-condicionado.

4.6.5 Indicador Global de Qualidade do Serviço (IGQS)

O Indicador Global de Qualidade do Serviço foi criado para medir o desempenho do serviço de transporte coletivo ofertado no município de acordo com o grau de satisfação dos usuários, com a confiabilidade das linhas do sistema e da segurança viária do transporte coletivo.

O indicador de desempenho proposto é calculado pela seguinte equação:

$$IGQS = \frac{0,25 \times IS + 0,40 \times I_{conf} + 0,15 \times I_{seg} + 0,20 \times I_{mec}}{5}$$

Onde:

- IS – Média dos Indicadores de Satisfação;
- I_{conf} – Índice de confiabilidade;
- I_{seg} – Índice de segurança;
- I_{mec} – Índice de conformidade mecânica.

A seguir são apresentadas as metodologias para aferição dos indicadores e índices que compõe o Indicador de Desempenho do Sistema.

¹ A ANTP é uma entidade civil, sem fins lucrativos, criada em 1977, voltada ao setor de transporte público e do trânsito do Brasil e que tem por objetivo desenvolver e difundir conhecimentos visando seu contínuo aprimoramento

² ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos. *Custos dos serviços de transporte público por ônibus: método de cálculo*. São Paulo, 2017.



O Anexo II.4 – Procedimentos de Apoio à Gestão, Monitoramento, Fiscalização, Avaliação e Ajuste do Sistema de Transporte apresenta detalhadamente toda a metodologia de cálculo do IGQS.

4.6.6 Publicidade interna e externa nos veículos

Os espaços internos dos veículos do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros de São Lourenço deverão ser destinados à veiculação de cartazes ou anúncios de utilidade pública ou de campanhas institucionais, que deverão ser consideradas como receitas acessórias não operacionais do serviço.

No Estudo Econômico Financeiro do Projeto Básico, considerou-se um valor mínimo de publicidade, a ser considerado na composição da planilha tarifária, correspondente a 1% (um por cento) sobre o custo total do sistema, sem a incidência de impostos. Desta forma, a responsabilidade pela venda dos espaços publicitários nos ônibus do sistema, recebimento e prestação de conta dos valores auferidos, é inteiramente da Concessionária, devendo sempre ser respeitado os seguintes critérios:

- a) Na parte traseira externa dos ônibus, a dimensão da propaganda é livre, podendo ser pintada no próprio veículo;
- b) No vidro traseiro interno do ônibus, a dimensão deve ficar restrita à área do vidro;
- c) Nas janelas laterais, a dimensão deve ficar restrita à apenas metade da altura de cada janela do veículo;
- d) Na lateria lateral, a dimensão fica restrita em 2,5 metros de largura por 1,0 metro de altura;
- e) Nos vidros internos da roleta e atrás do motorista, a dimensão fica restrita à dimensão do vidro;
- f) Fica expressamente vedada a utilização de espaço publicitário nos ônibus para os seguintes casos:
 1. Propaganda ideológica ou político partidária;
 2. Propaganda de cigarro e bebida alcoólica;
 3. Propaganda de veículos particulares (automóveis e motocicletas);
 4. Propaganda que estimule qualquer espécie de discriminação.

A exploração de publicidade deverá obedecer às exigências previstas na legislação federal, estadual e municipal pertinente.

O uso de dispositivos embarcados para a veiculação de propaganda deverá ser previamente aprovado e autorizado pelo Órgão Gestor do Transporte do Poder Concedente.



5 DAS COMPETÊNCIAS E ENCARGOS

5.1 Das Competências do Poder Concedente

Compete ao Município de São Lourenço organizar e prestar, diretamente, ou indiretamente sob o regime autorizado, o Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros no âmbito do Município exercer o seu controle e fiscalização.

A concessão será outorgada mediante prévia licitação, que obedecerá às normas da legislação municipal e federal sobre licitações e contratos administrativos, bem como, à lei federal que dispõe sobre as concessões e permissões de serviços públicos, e os princípios básicos da seleção da proposta mais vantajosa e do julgamento objetivo.

São competências do Poder Concedente:

- I. Fixar áreas de operações, definir categoria e tipo de serviços a serem prestados;
- II. Fixar itinerários e pontos de Embarque e Desembarque;
- III. Aprovar o plano operacional de cada linha ou área de operação;
- IV. Organizar, programar e fiscalizar o sistema;
- V. Tomar, na forma da legislação em vigor, as medidas necessárias para a contratação indireta autorizada por Lei Municipal;
- VI. Fixar os parâmetros e índices da planilha de custos e remuneração dos serviços;
- VII. Regulamentar e estabelecer a integração operacional e tarifária inclusive instituindo mecanismos de compensação tarifária, entre diferentes áreas de operação;
- VIII. Elaborar e fiscalizar a aplicação dos cálculos tarifários e o custo do passageiro transportado, mantendo registro do preço dos insumos e demais componentes de operação e custeio;
- IX. Vistoriar os veículos, exigindo anualmente laudo de inspeção veicular, expedido por empresa devidamente credenciada ao INMETRO;
- X. Aplicar as penalidades previstas em contrato;
- XI. Estabelecer normas e código disciplinar para o pessoal de operação;
- XII. Controlar e manter registro do número de passageiros do sistema;
- XIII. Exercer, na forma da Lei, o controle sobre os serviços especiais;
- XIV. Determinar a forma de integração dos serviços locais de transporte público de passageiros com os regionais;
- XV. Determinar que sejam atendidas todas as reivindicações da população com relação serviço disponibilizado.



5.2 Dos Encargos do Poder Concedente

Ao Poder Concedente do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros do Município de São Lourenço, incumbe:

- I. Planejar, regulamentar e fiscalizar permanentemente os Serviços Públicos de Transporte Coletivo;
- II. Assegurar o equilíbrio econômico-financeiro da Concessão;
- III. Aplicar penalidades regulamentares e contratuais;
- IV. Intervir na prestação dos serviços quando houver risco de grave descontinuidade que não possa ser controlada pela Concessionária;
- V. Declarar a extinção da Concessão nos casos previstos na Lei;
- VI. Homologar reajustes e proceder às revisões tarifárias e preços de passagens diretas e indiretas;
- VII. Apurar o custo do passageiro transportado e assegurar a remuneração dos gastos envolvidos, fixar o preço das tarifas, bem como dos serviços concedidos;
- VIII. Cumprir Leis, regulamentos e cláusulas do Contrato de Concessão;
- IX. Zelar pela boa qualidade dos serviços e resolver questões sobre reclamações de usuários;
- X. Estimular a participação do usuário na fiscalização da prestação dos serviços delegados.

5.3 Dos Encargos da Concessionária

Além do cumprimento das cláusulas constantes do Contrato de Concessão, a empresa Concessionária fica obrigada a:

- I. Prestar serviço adequado aos usuários, assim entendido o prestado com regularidade, continuidade, eficiência, modicidade das tarifas, conforto, atualidade tecnológica, e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes, conforme Art. 16º da Lei Federal Nº 10.098, de 19 de dezembro de 2.000;
- II. Cumprir e fazer cumprir as normas de serviço e as cláusulas do Contrato de Concessão;
- III. Facilitar o exercício da fiscalização pelo Poder Concedente;
- IV. Manter a frota adequada às exigências da demanda;
- V. Emitir, comercializar e controlar passes e o vale transporte, e fornecer ao Município, na periodicidade de tempo que for determinada, relatórios e informações a respeito;
- VI. Garantir ao Órgão Gestão Municipal total e irrestrito acesso ao Sistema de Bilhetagem Eletrônica;
- VII. Adotar uniformes e identificação, através de crachá, para o pessoal de operação;
- VIII. Cumprir as ordens de serviço emitidas pelo Poder Concedente;
- IX. Executar os serviços com rigoroso cumprimento de horário, frequência, frota, tarifa, itinerário, e pontos de Embarque e Desembarque;
- X. Submeter-se à fiscalização do Poder Concedente;



- XI. Cumprir a meta mínima do Indicador Global de Qualidade do Serviço (IGQS), conforme apresentado no Anexo II.4;
- XII. Cumprir ao longo de todo período de concessão os parâmetros técnicos detalhados na em sua proposta técnica no processo licitatório, quais sejam: percentual de utilização de cobradores nas linhas, idade média da frota, veículos com wifi e veículos com ar-condicionado;
- XIII. Apresentar anualmente laudos de vistoria veicular expedidos por empresa devidamente credenciada pelo INMETRO, garantindo o conforto, a segurança e a regularidade serviços, excluindo aqueles que serão usados no transporte escolar e/ou de trabalhadores, que deverão apresentar semestralmente os laudos, conforme Código de Trânsito Brasileiro;
- XIV. Manter as características fixadas para os veículos de operação;
- XV. Preservar a inviolabilidade dos instrumentos contadores de passagens, controladores de quilometragem, velocidade e outros exigidos na forma da lei;
- XVI. Apresentar seus veículos para início de operação em adequado estado de conservação e limpeza;
- XVII. Dispor de toda a infraestrutura necessária para a prestação do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros do Município de São Lourenço, inclusive áreas de instalações de garagem, pessoal de operação e manutenção, veículos, equipamentos, máquinas e peças e acessórios;
- XVIII. Proporcionar, periodicamente, treinamento e reciclagem do pessoal de operação, principalmente nas áreas de relações humanas, segurança do tráfego e primeiros socorros;
- XIX. Providenciar a expedição de cartão de identificação de passageiros especiais;
- XX. Reduzir as diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes.

5.4 Do Fornecimento de Informações ao Poder Concedente

Caberá a Concessionária o fornecimento ao Poder Concedente quando solicitado, de informações sobre a operação programada (tabelas de serviço e escala de serviço) e sobre a operação realizada, além daquelas previstas no Anexo II.4 deste Edital.

5.5 Obrigação da Concessionária em Relação ao Serviço de Atendimento ao Passageiro

A Concessionária instituirá Serviço de Atendimento ao Passageiro (SAP) para consultas, sugestões e reclamações dos usuários, objetivando o aperfeiçoamento dos serviços, de conformidade com o item 4.5.2 deste presente anexo.

5.6 Do Pessoal da Concessionária

A Concessionária deverá manter processos adequados de seleção e aperfeiçoamento do seu pessoal, especialmente daqueles que desempenhem atividades relacionadas com a segurança do transporte e dos que mantenham contato com o público.



5.6.1 Do Pessoal de Operação

O Pessoal de Operação em Contato com o Público deverá:

- I. Respeitar as normas e determinações disciplinares e colaborar com a fiscalização do Poder Concedente no exercício de suas atividades, com informações e auxílio, quando solicitados;
- II. Conduzir-se com atenção e urbanidade;
- III. Prestar informações e atender as reclamações dos usuários;
- IV. Apresentar-se corretamente uniformizado e identificado;
- V. Prestar socorro aos usuários, em caso de acidente ou mal súbito;
- VI. Diligenciar a obtenção de transporte para os usuários, em caso de interrupção de viagem;
- VII. Recusar o transporte de animais, exceto cão guia, plantas, material inflamável, explosivo, corrosivo e outros materiais que possam comprometer a segurança ou conforto dos usuários;
- VIII. Facilitar o embarque e desembarque de passageiros, especialmente crianças, gestantes, pessoas idosas, obesos e deficientes;
- IX. Cumprir e orientar a proibição de fumar no interior dos veículos;
- X. Abster-se de ingerir bebidas alcoólicas e fazer uso de substâncias tóxicas antes ou durante a jornada de trabalho;
- XI. Manter a ordem no interior do veículo;
- XII. Impedir atividade de vendedor ambulante ou mendicância no interior do veículo;
- XIII. Preencher corretamente todo e qualquer documento solicitado pelo Poder Concedente, desde que autorizado pela Concessionária;
- XIV. Fazer respeitar os espaços reservados para idosos, gestantes, pessoas com crianças de colo, deficientes físicos e pessoas obesas;
- XV. Prestar ao passageiro, quando solicitado, todas as informações relativas aos serviços;
- XVI. Cumprir as normas fixadas neste Edital, relativas à execução dos serviços.

5.6.2 Dos Motoristas

Constituem deveres dos motoristas, sem prejuízo das obrigações da legislação de trânsito:

- I. Respeitar os horários, itinerários e pontos de Embarque e Desembarque;
- II. Dirigir o veículo de modo a não prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros;
- III. Manter-se em velocidade compatível com o estado das vias, respeitando os limites legais e as determinações do Poder Público;
- IV. Movimentar o veículo somente com as portas fechadas e abri-las somente com o veículo parado;
- V. Evitar freadas bruscas e outras situações propícias a acidentes;
- VI. Zelar pela boa ordem no interior do veículo;
- VII. Prestar os esclarecimentos solicitados pelos agentes de fiscalização e pesquisadores do Poder Público;



- VIII. Evitar conversação regular com os usuários com o veículo em movimento, salvo em se tratando de solicitação de informações;
- IX. Abastecer o veículo somente quando fora de operação regular;
- X. Atender aos sinais de parada, nos pontos estabelecidos;
- XI. Embarcar e desembarcar passageiros apenas nos pontos estabelecidos;
- XII. Manter no veículo todos os documentos exigidos;
- XIII. Realizar o transbordo dos passageiros em caso de interrupção da viagem por motivo de falha ou acidentes, mantendo os passageiros em local que ofereça segurança;
- XIV. Não fumar no interior do veículo;
- XV. Não ingerir bebida alcoólica em serviço, nos intervalos da jornada, ou antes, de entrar em serviço;
- XVI. Recolher o veículo à garagem, quando ocorrer indícios de defeito mecânico que possa pôr em risco a segurança dos passageiros ou de terceiros;
- XVII. Providenciar imediatamente limpeza do veículo quando necessário;
- XVIII. Não permitir, salvo nos casos autorizados na legislação, à viagem de qualquer pessoa sem o devido pagamento, buscando auxílio policial quando necessário;
- XIX. Não portar, em serviço, arma de qualquer natureza.

5.6.3 Dos Cobradores

Constituem deveres dos cobradores, quando existentes:

- I. Cobrar o correto valor da tarifa;
- II. Manter em reserva moeda suficiente para restituição do troco devido;
- III. Não fumar no interior do veículo, nem permitir que passageiros o faça;
- IV. Colaborar com o motorista em tudo que diga respeito à comodidade e segurança dos passageiros e regularidades da viagem;
- V. Preencher corretamente os documentos de viagem de sua responsabilidade;
- VI. Não portar, em serviço, arma qualquer natureza;
- VII. Esclarecer polidamente aos usuários sobre horários, itinerários, preço de passagem e demais assuntos correlatos;
- VIII. Não abandonar o veículo, quando parado para embarque e desembarque de passageiros;
- IX. Prestar à fiscalização os esclarecimentos que lhe forem solicitados;
- X. Exibir à fiscalização, sempre que lhe for solicitado, os documentos que lhe forem exigidos por lei, neste Regulamento e em outras normas;
- XI. Auxiliar o motorista nos atos de manobra ou transbordo dos passageiros;
- XII. Não ingerir bebida alcoólica em serviço, nos intervalos da jornada, ou antes, de entrar em serviço.



O Poder Público poderá solicitar exames periódicos de sanidade física, mental e psicotécnico do pessoal de operação, bem como exigir o afastamento de qualquer operador culpado por infração de natureza grave, assegurando-se o amplo direito de defesa.

A Empresa Operadora será, exclusivamente, responsável pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do objeto contratado.

5.6.4 Pré-requisitos para contratação do pessoal da Concessionária

Ao pessoal contratado pela Concessionária, direta ou indiretamente, se faz necessário o preenchimento dos seguintes pré-requisitos:

- Estar em dia com a documentação civil obrigatória (CTPS, RG, CPF, Título de Eleitor, Certificado de Reservista e Habilitação categoria D ou E para o caso de motorista).

Somente poderão ser admitidas para trabalhar no sistema pessoas que, de acordo com a sua função, tenham frequentado cursos preparatórios de direção defensiva, legislação de trânsito, primeiros socorros, relações humanas ou outros que venham a ser exigidos por Lei.

6 DA TERCEIRIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

A Concessionária dos serviços regulares poderá contratar os serviços de terceiros arcando com sua inteira responsabilidade, ainda que mediante prévia autorização do Poder Concedente, para a execução de tarefas inerentes, acessórias ou complementares ao objeto da delegação, inclusive para o desenvolvimento de projetos associados, sempre respeitando integralmente as exigências constantes na presente lei.

A contratação de terceiros não configurará o instituto da sub Concessão, nem acarretará nenhum vínculo do contratado e seus prepostos com o Poder Concedente.

A Concessionária deverá assumir, por sua conta e encargo, todas as despesas com a contratação de pessoal, inclusive recolhimentos previdenciários, fiscais, trabalhistas e tributários, regidas pelas disposições de direito privado, não se estabelecendo em qualquer hipótese relação entre os terceiros contrato pela Concessionária e o Município de São Lourenço.

7 DOS BENS REVERSÍVEIS

Serão revertidos ao Poder Público Municipal, com o advento do termo contratual, os seguintes bens:

Bancos de dados e sistemas de gerenciamento dos serviços abaixo listados:

- I. Cadastro de usuários:
 - a) Base de dados georreferenciado de itinerários e pontos de interesse nas ligações, como: terminais rodoviários, pontos de seções tarifárias etc.
 - b) Base de dados estatísticos de utilização / frequências durante o período de Concessão.



- c) Créditos eletrônicos existentes no sistema de bilhetagem ao final da concessão e ainda não utilizados pelos usuários.
- II. Pontos de Embarque e Desembarque de Passageiros que porventura sejam instalados pela Concessionária e toda sinalização e identificação destes pontos.

Poderão ser considerados bens reversíveis, a critério do Poder Concedente, em parte ou em sua totalidade, ônibus, garagens e instalações de prestação de serviços objeto desta licitação.

A reversão dos bens apontados anteriormente, far-se-á, no advento do termo contratual, com a indenização, pelo Poder Concedente ou pela Concessionária subsequente, das parcelas dos investimentos a ele vinculados ainda não depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido, nos termos do contrato de concessão.

Por fim, não serão considerados bens reversíveis demais instalações da Concessionária (sede).

8 DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS

De conformidade com a Lei Federal Nº 12.587/2012, Cap. III, são direitos dos usuários do Sistema de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis Federais Nos 8.078, de 11 de setembro de 1990 e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

- I. receber o serviço adequado, nos termos do art.6º da Lei Nº 8.987, de 13 de Fevereiro de 1995;
- II. participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;
- III. ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e
- IV. ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis Nº 10.048, de 8 de novembro de 2000 e Nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo Único – Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

- I. seus direitos e responsabilidades;
- II. os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e
- III. os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

São direitos dos usuários:

- I. ser transportado com segurança, conforto e higiene nas linhas e itinerários fixados pelo Município, em velocidade compatível com as normas legais;
- II. ser tratado com urbanidade e respeito pelo Concessionária, através de seus prepostos e funcionários, bem como pela fiscalização do Município;



- III. usufruir do transporte coletivo com regularidade de itinerário, frequência e viagens compatíveis com a demanda do serviço;
- IV. ter acesso fácil e permanente às informações sobre itinerário, horário e outros dados pertinentes à operacionalização do serviço;
- V. receber respostas ou atendimento a reclamações formuladas;
- VI. zelar e não danificar os veículos e equipamentos utilizados para prestação do serviço.
- VII. ter garantia de resposta às reclamações formuladas sobre deficiência na operação dos serviços, estas podendo ser registradas protocolarmente, de forma gratuita, junto à Prefeitura Municipal de São Lourenço, a qual deverá tomar as medidas cabíveis, com resposta oficial ao reclamante, no prazo de 30 dias a contar da data do recebimento do protocolo pela secretaria;
- VIII. propor medidas que visem à melhoria do serviço prestado;
- IX. levar estritamente volumes com medidas, peso e conteúdo que não seja inconvenientes, nocivos ou perigosos.”

Aos usuários será garantida a continuidade de sua viagem através da utilização dos veículos alocados no STPCP, sempre que ocorrer impedimento da viagem que estiver sendo realizada, por motivos mecânicos, elétricos ou eletrônicos dos veículos e seus equipamentos, acidente de trânsito, ou outros fatos que impeçam seu prosseguimento.

Quando da manifestação sobre irregularidades no serviço, os usuários deverão informá-las de modo que seja possível sua precisa caracterização, com identificação do veículo e hora.

O Poder Concedente e a Concessionária deverão adotar as medidas necessárias para assegurar aos usuários amplo acesso às informações do serviço e meios eficazes para a recepção e tratamento de suas reclamações.

Sempre que houver modificações no serviço, como itinerários e horários, deverá haver prévia divulgação em tempo não inferior a 5 (cinco) dias úteis, salvo em situações de força maior que exijam implantações imediatas.

9 RECOMENDAÇÕES TÉCNICAS

9.1 Aproveitamento do Pessoal Operacional

Os serviços públicos, notadamente aqueles desenvolvidos no âmbito municipal, tendem a gerar externalidades sociais positivas e negativas que afetam diretamente a comunidade que visam a atender.

Reduzir as externalidades sociais negativas decorrentes da implantação de tais serviços deve ser uma preocupação constante do Poder Público.

Desta forma a Concessionária se compromete a aproveitar parcialmente ou totalmente a mão de obra operacional atualmente empregada no sistema de transporte público coletivo de São Lourenço.



Assim, o presente comprometimento objetiva reforçar o caráter de coesão social que justifica a existência dos serviços públicos, por meio do incentivo à geração de emprego e à assimilação da força de trabalho do Município. Trata-se do reconhecimento de que os serviços públicos devem, para seu perfeito desenvolvimento, adotar um caráter inclusivo e multiplicador de benefícios para a coletividade.

9.2 Programas relativos à Preservação Ambiental

O Município espera, a partir desta licitação, melhorar as condições ambientais para a população em geral. Neste sentido, este item de avaliação visa a incentivar a racionalização do consumo de óleo diesel e promoção da melhoria da qualidade do ar.

9.2.1 Programa de Redução e Economia de Combustível

A adoção do presente subitem terá como referência declaração fornecida pela Concorrente, na qual constará a afirmação de sua participação ou compromisso de participação em programa público ou privado que vise à economia de combustível e a consequente redução de emissões de poluentes.

O programa ou iniciativa deverá observar objetivos tais como:

- a) minimizar as emissões veiculares, proporcionando melhoria na qualidade do ar;
- b) promover os cuidados necessários no armazenamento dos combustíveis e lubrificantes;
- c) proporcionar redução dos custos de combustível e de manutenção dos veículos, melhorando seus resultados;
- d) conscientizar e incentivar os agentes do setor de transportes para a necessidade de racionalização do uso de combustíveis de origem fóssil.

9.2.2 Utilização de Combustível Menos Poluente (Gás, Etanol, Biodiesel e outros)

O objetivo do presente subitem é incentivar as empresas a utilizar combustíveis menos poluentes, reduzindo a emissão de substâncias nocivas à saúde da população. O prazo limite para início da utilização de combustível alternativo ao diesel é de no máximo 05 (cinco) anos após disponibilização do recurso no município, mediante prévia autorização do Poder Concedente e estudo do impacto financeiro ao contrato de Concessão.

A adoção do presente subitem terá como referência declaração fornecida pela Concorrente, na qual constará seu compromisso de utilização de combustível menos poluente e o percentual da frota que o utilizará.

9.2.3 Programa de Reaproveitamento de Pneus

A adoção do presente subitem terá como referência declaração fornecida pela Concorrente, na qual constará compromisso de implementação de um programa de reaproveitamento de pneus com vida útil expirada e, portanto, retirados da operação.



A Concorrente deverá apresentar para a aprovação do Poder Concedente o escopo completo do programa, podendo ser implementado somente após aprovado, informando prazo proposto (contado a partir da celebração do CONTRATO) para implantação de um Programa de Reaproveitamento de Pneus.

10 ANEXOS

Integram ao presente Projeto Básico, em volumes independentes:

- a) ANEXO II.1 Detalhamento físico da Rede Proposta;
- b) ANEXO II.2 Especificações das Instalações;
- c) ANEXO II.3 Especificação da Frota;
- d) ANEXO II.4 Procedimentos de Apoio à Gestão, Monitoramento, Fiscalização, Avaliação e Ajuste do Sistema de Transporte;
- e) ANEXO II.5 Diretrizes de Acessibilidade;
- f) ANEXO II.6 Plano de Desenvolvimento;
- g) ANEXO II.7 Estudo Econômico-Financeiro;
- h) ANEXO II.8 Legislação Municipal.