**CONCORRÊNCIA PÚBLICA - N°008/2012**

****

*CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE COLETIVO*

*DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE TUBARÃO – SC*

**ANEXO II**

**PROJETO BÁSICO**

**Plano de Desenvolvimento do Transporte Coletivo Urbano**

**Outubro/2012**

# - ANEXO II -

# PROJETO BÁSICO – Plano de Desenvolvimento do Transporte Coletivo Urbano

1. **APRESENTAÇÃO**

O Objetivo do presente Relatório denominado **Projeto Básico – Plano de Desenvolvimento do Transporte Coletivo Urbano** é apresentar uma nova proposta para a operacionalização do Serviço de Transporte Público Coletivo de Passageiros de Tubarão, levando em consideração suas características atuais e todas as demais informações relevantes levantadas junto ao sistema.

As informações contidas no presente Relatório, assim como as conclusões e demais recomendações, foram baseadas em Pesquisa Domiciliar de Origem e Destino e Pesquisa de Sobe e Desce Embarcada, contratadas pelo Município e realizadas no período de 03 à 11 novembro de dezembro de 2009, bem como em levantamentos realizados com vistas à caracterização do Sistema de Transporte Público de Passageiros.

O Projeto Básico consolida as melhorias propostas para oferecer à população de Tubarão, um sistema integrado de transporte coletivo municipal, ampliado, racional, eficaz e capaz de produzir efeito indutor sobre a estrutura da cidade, coerente com o seu processo de consolidação, renovação e expansão urbana.

O Serviço Público Coletivo Urbano de Passageiros deverá submeter-se aos critérios operacionais que serão previsto no Plano de Mobilidade Urbana a ser desenvolvido pelo Município de Tubarão.

1. **METODOLOGIA DE ESTUDO**

A concepção do Projeto Básico seguiu o seguinte sequenciamento:

* Levantamento de dados e projetos existentes;
* Análises do sistema atual em operação;
* Análises dos resultados da Pesquisa Origem/Destino domiciliar;
* Projeções de demanda;
* Comparação dos fluxos de viagens e a rede de linhas;
* Identificação das carências no atendimento da demanda;
* Equacionamento da oferta e proposição da ampliação e racionalização da rede.

1. **INTRODUÇÃO**

O Projeto Básico consiste na descrição detalhada do objeto a ser contratado, dos serviços a serem executados, sua especificação, frequência, periodicidade, características do pessoal, insumos, materiais e equipamentos a serem fornecidos e utilizados, procedimentos a serem seguidos, cuidados, deveres, disciplina, gestão da qualidade, informações a serem prestadas e controles a serem adotados.

Este Projeto Básico compõe-se de:

* Descrição Geral do Sistema Proposto;
* Composição da Frota, Instalações e Aparelhamento;
* Dados Operacionais do Sistema;
* Do Objeto da Concessão;
* Melhorias Operacionais Obrigatórias;
* Metas e Indicadores;
* Encargos da Concessionária;
* Da Terceirização dos Serviços;
* Das Competências e Encargos do Poder Concedente;
* Dos Direitos e Deveres dos Usuários;
* Aspectos Econômicos da Concessão

Integram o **Anexo II – Projeto Básico: Plano de Desenvolvimento de Transporte Coletivo Urbano**, os seguintes anexos complementares:

* Anexo II.1 – Especificação Operacional do Serviço;
* Anexo II.2 – Sistema de Controle da Qualidade do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Tubarão;
* Anexo II.3 – Especificação Básica do Sistema de Bilhetagem Eletrônica;
* Anexo II.4 – Diretrizes para a Implantação do Sistema de Atendimento ao Passageiro – SAP;
* Anexo II.5 – Definições de Caráter Operacional;
* Anexo II.6 – Padrão de Pintura dos Veículos;
* Anexo II.7 – Legislação e Normas Aplicáveis.

1. **DESCRIÇÃO GERAL DO SISTEMA PROPOSTO**
   1. **Da Especificação dos Serviços**

O gerenciamento, planejamento operacional e a fiscalização do sistema de transporte coletivo de passageiros de Tubarão serão realizados pelo Poder Concedente, cujas atribuições em relação ao transporte coletivo encontram-se definidas na ***Lei Complementar Nº 56 de 08 de dezembro de 2011.***

O Modelo adotado orienta-se pela seleção da melhor proposta para exploração e prestação do Serviço Regular de Transporte Coletivo Público de Passageiros por Ônibus em Tubarão - SC, mediante Concessão exclusiva à iniciativa privada pela combinação de critérios menor valor da tarifa, com o valor de outorga fixada no Edital.

* 1. **Da Mobilidade Urbana**

De conformidade com ***Art.30º*** ***da Lei Complementar Nº 56 de dezembro de 2011***, a estratégia de Modalidade Urbana tem como geral garantir a acessibilidade para todos, considerando as diferentes necessidades de deslocamento, através de políticas de transporte, sistema viário e de trânsito.

O Município de Tubarão através da ***Lei Complementar Nº 56/11***, dispõe sobre o Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus visando a mobilidade urbana:

“**Art. 4º** O planejamento do sistema de transporte coletivo de passageiros será adequado às alternativas tecnológicas disponíveis, atenderá ao interesse público, e obedecerá às diretrizes gerais do planejamento global da cidade, notadamente no que diz respeito ao uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico.

São objetivos do Sistema de Transporte Coletivo:

**Art. 5º** O transporte coletivo de passageiros terá prioridade sobre o individual e o comercial, condição que se estende também às vias de acesso e manutenção das pistas de rolamento;

II – Reduzir as distâncias a percorrer e os tempos de viagens;

III – Propiciar a ampliação e integração dos modos de transporte;

(...)

V – Reduzir os custos operacionais, o consumo e energético e o impacto ambiental do Sistema de Transporte Coletivo;

**Art.63º** Constituem-se diretrizes do Sistema de Transporte Coletivo:

I – Implantação de um sistema de transporte integrado municipal e metropolitano;

II – (...)

III – Qualificação do sistema de atendimento às pessoas portadoras de necessidades especiais ou com mobilidade reduzida.

**Art. 64º** Constituem-se ações do Sistema de Transporte Coletivo:

I – Desenvolvimento de um plano de transporte coletivo, interligando as diversas localidades do município (...)

II – Implantação de um Terminal Integrado de Transporte Coletivo em conjunto com o Terminal Rodoviário;

III – Busca de subsídios financeiros para reduzir os custos do transporte coletivo ao usuário;

IV – Busca de parcerias para o desenvolvimento de novas alternativas de transporte.

* 1. **Dos Serviços a Serem Prestados**

Os serviços integrantes do sistema de transporte público de passageiros de que trata a presente Lei são os serviços regulares de transporte coletivo de passageiros por ônibus realizados no âmbito do Município, abrangendo as categorias convencional, diferenciado e experimental, nos termos da ***Lei Complementar Nº 56 de 08 de dezembro de 2011 Art. 3°, §1° a §4°.***

I - Regulares são os serviços de transporte público de passageiros prestados direta ou indiretamente, sob o regime autorizado na presente Lei, executados de forma contínua e permanente, obedecendo a áreas de operação, faixa de acessibilidade, horários, itinerários e intervalos de tempo pré-estabelecidos.

II - Convencional urbano é a categoria em que os serviços regulares são executados com ônibus ou micro-ônibus do tipo urbano.

III - Diferenciado é a categoria em que os serviços regulares são executados com ônibus ou micro-ônibus do tipo rodoviário dotado de recursos especiais de conforto e agilidade.

IV - Experimentais são os serviços regulares executados pela empresa titular da outorga dos serviços de que trata a presente Lei, nas respectivas áreas de influência, em caráter provisório, para verificação de viabilidade objetivando alterações e expansões de serviços destinados ao atendimento de demandas decorrentes do crescimento urbano, cuja duração e a respectiva tarifa ou preço da passagem, serão fixadas no Decreto de autorização.

Não fazem parte do objeto desta concessão os serviços especiais, que compreendem os serviços de fretamento, de transporte escolar e de trabalhadores que serão regidos por regulamento próprio, definido em Lei.

O serviço de Transporte Coletivo de Passageiros será colocado à disposição da população, contra a exigência de pagamento de tarifa pública a ser fixado pelo Município de Tubarão de acordo com a natureza do serviço oferecido, e inicialmente com base na proposta financeira da Licitante vencedora do certame, observado, quando for o caso, o direito a reduções ou isenções**.**

* 1. **Abrangência dos Serviços de Transporte Coletivo**

1. Área de Operação: a área de operação compreende a área Urbana e de Expansão Urbana do Município de Tubarão, inclusive, todas as linhas enumeradas neste Projeto Básico.
   1. As novas linhasque forem criadas em função do crescimento natural ou da dinâmica do uso e ocupação do solo do Município**,** bem como, da divisão ou fusão de linhas, serão assumidas pela Concessionária, resguardando-se a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato.
   2. Como não se trata da concessão de linhas, mas dos serviços, o concessionário vencedor do certame obrigar-se-á a executar, durante e exercício da concessão, quaisquer outras linhas que não as previstas inicialmente no Edital, bem como as alterações daquelas inicialmente propostas, exigidas pelas alterações da demanda e por novas necessidades de transporte.
2. População de Tubarão: a População atual, segundo dados do IBGE de 2010 (último censo realizado no município) é de aproximadamente 97.235 (noventa e sete mil duzentos e trinta e cinco) habitantes.

A presente Licitação não inclui as linhas anteriormente denominadas Km 60 e linha 212 – Rio do Pouso, conforme justificativa apresentada no Anexo VIII.5 – Justificativas: Justificativa Técnica para a Exclusão da Área de Turismo.

* 1. **Da Execução dos Serviços**

O Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros será executado conforme os padrões técnico-operacionais regulamentados pela ***Lei Nº 56/2011***, pelas normas complementares e pelas demais Leis ou regulamentos que disciplinem a integração entre as diferentes modalidades de transporte coletivo no âmbito municipal.

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 e financeiro do contrato.

O Poder Concedentepoderá recusar o transporte ao usuário no caso que, por sua conduta comprometa de qualquer forma a segurança, o conforto e a tranquilidade dos demais passageiros.

A Concessionária durante toda a jornada de operação deverá garantir a adequada prestação do serviço, em especial no que diz respeito à regularidade.

O Serviço de Transporte Público de Passageiros deverá ser prestado com segurança e conforto, de conformidade com os parâmetros estabelecidos em Lei e neste Edital.

* 1. **Do Planejamento dos Serviços**

De conformidade com o ***Cap. III****,* ***Art. 4º*** *da* ***Lei Nº 56/2011***, o planejamento do sistema de transporte coletivo de passageiros será adequado às alternativas tecnológicas disponíveis, atenderá ao interesse público, e obedecerá às diretrizes gerais do planejamento global da cidade, notadamente no que diz respeito ao uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico e às condições de acessibilidade.

O Planejamento dos Serviços terá como princípio básico proporcionar aos usuários a mais ampla mobilidade e acesso a toda cidade em menor tempo e custo possível, com segurança e nível de serviço adequado.

O Planejamento dos Serviços é de responsabilidade do Poder Concedente.

* 1. **Da Operação dos Serviços**

A operação do serviço de transporte coletivo compreende a realização de viagens com uso veículos de transporte coletivo, com pessoal necessário para operá-los e mantê-los, em serviços organizados em linhas, tudo de acordo com especificações e padrões de conformidade fixados pelo Município de Tubarão, através de seu Órgão Gerencial.

1. Ao longo do prazo da Concessão as especificações operacionais do serviço de transporte (itinerário, frequência, horários e frota das linhas) serão adequadas às necessidades de melhor atendimento da população, do desenvolvimento urbano, da racionalidade e economia dos serviços, sempre de acordo com a orientação do Poder Concedente**,** Inclusive em futura implantação, modificação ou ampliação do Sistema de Transporte de Tubarão.
2. A Concessionáriapoderá, ao longo do prazo de concessão, propor ao Município de Tubarão novos serviços, bem como novas alternativas operacionais e tecnológicas.

Este objeto, compreende ainda os seguintes itens:

1. A execução do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros (operação) na modalidade regular, mediante a utilização de frota de veículos, recursos humanos e materiais adequados, de acordo com os melhores procedimentos técnicos, em conformidade com os parâmetros e especificações que forem estabelecidas no presente edital, com as normas operacionais definidas no Contrato de Concessão e com a Legislação de Transporte Coletivo Municipal.
2. Cobrança dos usuários do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, da tarifa oficial fixada pelo Poder Executivo Municipal, de modo automático, mediante uso de Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE) que utilize equipamentos instalados no interior dos veículos destinados a leitura de meios físicos, nos quais estejam registrados créditos de viagens, armazenados eletronicamente, em observância das determinações do Município de Tubarão.
3. Comercialização das passagens de forma interna aos veículos ou em postos fixos de acesso à áreas de pré-embarque e antecipadas, através de postos de venda integrados e adequados ao SBA, em observância da legislação e do controle do poder público;
4. Execução do serviço de transporte de usuários portadores de deficiências, de conformidade com as ***Leis Nº 2024/1996, Nº 2128/1997, Nº 2661/2002 e Nº 3428/2010***.
5. Manutenção, limpeza, remoção, guarda e conservação, de acordo com os melhores procedimentos técnicos, dos veículos que integram a frota necessária à realização dos serviços objeto da Concessão, bem como dos demais equipamentos embarcados que neles estejam instalados, observando as especificações, normas, padrões técnicos e de segurança estabelecidos pela Legislação de Trânsito em vigor.
6. Utilização de instalações adequadas para a execução das atividades operacionais, administrativas e de manutenção, bem como para guarda dos veículos, nas condições estabelecidas no presente Edital, e dotada dos equipamentos, infraestrutura e ferramental necessário.
7. Divulgação de informações sobre o funcionamento do serviço e de orientação ao usuário para a sua adequada utilização, bem como recepção de reclamações, sugestões e elogios dos usuários mediante a disponibilização de interfaces com os usuários na forma de um Sistema de Atendimento ao Passageiro, que compreenderá atendimento via telefone, website ou outros meios, de conformidade com o ***Anexo II.4 - Diretrizes para a Implantação do Sistema de Atendimento ao Passageiro - SAP***.
8. Execução e manutenção de programas de treinamento e capacitação dos funcionários no exercício das atividades direta ou indiretamente relacionadas à prestação do serviço de transporte.
9. Execução e manutenção de programas de aprimoramento dos métodos e processos de trabalho, visando à qualidade do serviço de transporte prestado, mediante a implantação de Sistema de Gestão da Qualidade, de conformidade com o ***Anexo II.2 - Sistema de Controle da Qualidade do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Tubarão***.

As principais atividades a serem executadas pela **Concessionária**, além do cumprimento das cláusulas constantes do contrato de concessão, consistem em:

I - prestar serviço adequado aos usuários, assim entendido o prestado com regularidade, continuidade, eficiência e modicidade nas tarifas;

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 - adotar uniformes e identificação, através de crachá, para o pessoal de operação;

VII - cumprir as ordens de serviço emitidas pelo Poder Concedente;

VIII - executar os serviços com rigoroso cumprimento de horário, frequência, frota, tarifa, itinerário, pontos de parada e terminais;

IX - submeter-se à fiscalização do Poder Concedente;

X - apresentar sempre que for exigido, os veículos para vistoria, comprometendo-se a sanar, em 96 (noventa e seis) horas as irregularidades que possam comprometer o conforto, a segurança e a regularidade dos serviços;

XI - manter as características fixadas para os veículos de operação;

XII - preservar a inviolabilidade dos instrumentos contadores de passagens, controladores de quilometragem, velocidade e outros exigidos na forma da lei;

XIII - apresentar seus veículos para início de operação em adequado estado de conservação e limpeza;

XIV - dispor de toda a infraestrutura necessária para a prestação do serviço de transporte coletivo de passageiros, inclusive áreas de instalações de garagem, pessoal de operação e manutenção, veículos, equipamentos, máquinas e peças e acessórios;

XV - proporcionar, periodicamente, treinamento e reciclagem do pessoal de operação, principalmente nas áreas de relações humanas, segurança do tráfego e primeiros socorros.

* 1. **Da Fiscalização e Controle dos Serviços de Transporte**

A fiscalização e o controle dos serviços serão exercidos pelo Órgão Gestor do Poder Concedente, de conformidade com o estabelecido no ***Art.8º*** *da* ***Lei Complementar N° 56 /2011*** e no Contrato de Concessão, ficando inicialmente a cargo da Secretaria de Segurança e Patrimônio.

* 1. **Do Prazo de Implantação Total dos Serviços**

O Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros, objeto deste certame, deverá ser implantado de conformidade com as metas e obrigações estabelecidas no presente Edital, em caráter regular, no prazo de máximo de 180 (cento e oitenta dias), a contar da assinatura do Contrato de Concessão.

* 1. **Da Intervenção pelo Poder Concedente**

A intervenção pelo Poder Concedente, far-se-á por Decreto do Chefe do Poder Executivo, tendo a sua forma prevista no ***Art.16º,*** *da* ***Lei Nº 56/2011*** e no Contrato de Concessão**.**

Cabe ao Poder Concedente promover os atos necessários, quando cabíveis, nos casos de extinção da Concessão, previsto no Contrato de Concessão**.**

Extinta a Concessão, ocorrerá a imediata assunção do serviço pelo Poder Concedente**,** procedendo-se aos levantamentos, avaliações e liquidações necessárias.

* 1. **Estrutura Básica do Sistema Integrado de Transporte de Tubarão (SITT)**
     1. **Considerações Gerais**

De conformidade com o ***Art. 5º da Lei Complementar Nº 56/2011***, o transporte coletivo de passageiros terá prioridade sobre o individual e o comercial, condição que se estende também às vias de acesso e manutenção das pistas de rolamento.

O ***Art. 2º da Lei Complementar Nº 56/2011***, dispõe:

“O serviço de transporte coletivo de passageiros do Município de Tubarão é um serviço público de caráter essencial e constitui-se num sistema formado por um conjunto uno, harmônico e interdependente de serviços, áreas de operação, linhas, itinerários, pontos de parada, pontos terminais, estações de integração, transferência ou transbordo, planejado, implantado e gerenciado de acordo com as peculiaridades viárias locais, destinando-se a atender as necessidades de transporte da população, bem como viabilizar a integração regional, favorecer e acompanhar o racional uso e ocupação do solo.”

A rede de transporte público de Tubarão fundamenta-se num sistema predominantemente radial, orientado pelas Estações Terminais de Ônibus da Margem Esquerda e Direita. As Estações Terminais estão localizadas nos principais pontos de convergência, coincidindo na maioria dos casos, com o sentido natural dos vetores de deslocamento entre os bairros e centro da cidade. Servidos por um total de 24 (vinte e quatro) linhas regulares convencionais, operadas por 34 (trinta e quatro) veículos, incluindo os veículos de reserva, e adequados com as especificações tecnológicas e operacionais estabelecidas no presente edital e respectivos anexos, sendo que a totalidade das linhas cumpre a função de captação, distribuição e transporte de passageiros.

O Município de Tubarão possui 02 Estações Terminais, sendo que a Estação Terminal da Margem Esquerda está localizada na Rua Padre Geraldo Spttemann no Centro, e a Estação da Margem Direita localiza-se na Rua Marcolino Martins Cabral no Centro. Estas estações estão fixados nos principais pontos de convergência (áreas centrais da cidade) locais estes que coincidem com o sentido natural dos vetores de deslocamento entre as localidades, bairros e o centro da cidade.

Quadro 1- LINHAS DA REDE DE TRANSPORTE

|  |  |
| --- | --- |
| **Tipo de Linha** | **Quantidade** |
| **Total de Linhas da Rede Regular Convencional** | **24** |
| *Linhas Circulares* | *07* |
| *Linhas Radiais* | *17* |

Cabe destacar que na função captação e distribuição a velocidade operacional é baixa, em torno de 20 Km/h, enquanto que na função transporte a velocidade permanece em torno de 25 Km/h.

A lógica operacional, muito embora seja evidente que a filosofia de prestação de serviços centraliza-se no binômio: aumentar a eficiência dos veículos e terminais e reduzir os custos do transporte está condicionado pela topologia e o relevo da área urbanizada, que define as principais vias de circulação, que também são utilizadas pelo transporte coletivo.

O atendimento espacial da demanda é realizado por uma densa rede de linhas alimentadoras, nos principais eixos de transporte. Devido à predominância radial do Sistema, os eixos de transporte são orientados pelos dois Terminais Urbanos, completados por 24 (vinte e quatro) linhas principais e 74 atendimentos.

O transporte será 100% integrado de forma física e tarifária. A tarifa é única, assim uma vez acessado o sistema, o usuário cumpre seu objetivo de viagem, pagando somente uma passagem. A integração na área do terminal se dará de forma temporal utilizando os recursos técnicos do sistema de bilhetagem eletrônica a ser instalado. Futuramente novas áreas de integração temporal serão definidas.

* + 1. **Infraestrutura de Apoio**

A infraestrutura de apoio consiste das vias, pontos de parada, terminais e demais equipamentos urbanos, bem como das condições da pavimentação das vias e na adequação às características do uso do solo lindeiro que servem de itinerário e nas áreas de influência dos terminais.

A manutenção, conservação e ampliação da infraestrutura de apoio são de responsabilidade do Poder Concedente.

* + 1. **Caracterização das Linhas do Sistema**

O detalhamento das linhas, contendo o descritivo dos itinerários das mesmas, quadro de horários (oferta de serviços), quilometragem por linha e tempo de viagem estão dispostos no **Anexo II.1 - Especificação Operacional dos Serviços**.

* + 1. **Relação das Linhas**

Para fins operacionais, o Sistema de Transporte Público de Passageiros do Município de Tubarão será composto inicialmente pelas linhas relacionadas no Quadro 2 apresentado a seguir, as quais foram classificadas por tipo de operação.

Quadro 2 – Linhas do Sistema

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Cód.** | **Denominação** | **Operação** |
| 101 | Fábio Silva / Oficinas | Circular |
| 104 | Vila Pe.Itamar | Circular |
| 106 | São José | Circular |
| 114 | Passagem / Andrino / Campestre | Circular |
| 115 | Passagem / Fórum | Circular |
| 117 | Humaitá / Unisul | Circular |
| 123 | Vila Pe.Itamar | Circular |
| 202 | São Martinho/ Unisul | Radial |
| 203 | São Martinho / SC-438 | Radial |
| 205 | Industrial | Radial |
| 207 | Monte Castelo / São Cristóvão | Radial |
| 208 | Centro/Monte Castelo / São Cristóvão - Sanga | Radial |
| 209 | Centro/Monte Castelo/ São Cristóvão/ Lageado | Radial |
| 210 | Cruzeiro | Radial |
| 211 | Congonhas | Radial |
| 212 | Congonhas / Santa Luzia | Radial |
| 213 | Sertão dos Corrêas | Radial |
| 216 | Praia Redonda | Radial |
| 218 | São Martinho | Radial |
| 219 | Caruru / SC-438 | Radial |
| 220 | Guarda / Margem Esquerda | Radial |
| 221 | Caruru / Guarda | Radial |
| 222 | Madre | Radial |
| 224 | Sombrio / SC 438 | Radial |

Não dependerá de nova licitação as modificações das linhas originais e a inclusão de novaslinhas, bem como as transformações ou expansões, com finalidade de atendimento à demanda, ajuste ou ampliação da oferta, ao crescimento urbano e à busca de novas alternativas de transporte na área de influência da concessão.

A Concessionária deverá ajustar o seu serviço às condições das novas linhas, garantida a manutenção do equilíbrio econômico e financeiro da proposta com a qual for vencedora do presente certame.

1. **COMPOSIÇÃO DA FROTA, INSTALAÇÕES E APARELHAMENTO**
   1. **Composição da Frota**

No caso de haver modificações na legislação, nas normas técnicas, ou mesmo, decorrente de evoluções tecnológicas de mercado, o Poder Concedente adequará às especificações a seguir descritas, atualizando o contrato de concessão.

Serão aprovados para o Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros os veículos do tipo ônibus ou micro-ônibus urbano ou rodoviário, apropriados às características das vias públicas do Município de Tubarão e que satisfaçam às especificações, normas, padrões técnicos e de segurança estabelecidos pela Legislação Nacional de Trânsito, por este instrumento e pelo Concedente.

Os veículos empregados no serviço 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 sistema de transporte público de passageiros.

Os veículos em operação deverão ser mantidos em perfeito estado de funcionamento, segurança e conforto, de conformidade ao uso que se destina nas Linhas que compõe o sistema de transporte público de passageiros.

Os veículos utilizados na execução dos serviços convencionais devem ser apropriados ao transporte coletivo de passageiros, podendo ser veículos do tipo urbano das seguintes categorias:

“ I - Categoria I - Microônibus do tipo urbano, movido à óleo diesel, dotado de dois eixos, com potência de motor de até 150 HP;

II - Categoria II - Veículo Leve ou Convencional do tipo urbano, movido a óleo diesel, dotado de dois eixos, com potência e motor de até 200 HP;

III - Categoria III - Veículo Pesado ou Padron do tipo urbano, movido a óleo diesel, dotado de dois eixos, com potência de motor acima de 200 HP;

IV - Categoria IV - Veículo Articulado ou Especial do tipo urbano, movido a óleo diesel, com potência de motor acima de 200 HP, dotado de uma articulação ou que tenha no máximo 18,60 m (dezoito metros e sessenta centímetros).”

Para efeitos de classificação da frota admitida para o serviço público de transporte coletivo urbano, o município poderá adotar o que estabelece a Norma Técnica da ABNT NBR 15570:2008.

Serão admitidos na composição da frota inicial que atenderá ao sistema de transporte coletivo do Município de Tubarão, somente os veículos do tipo ônibus urbanos das categorias II e III (convencional e pesado).

Nos horários de pico utiliza-se para dimensionamento de viagens ou ocupação máxima de passageiros sentados, mais 05 (cinco) passageiros por m2 em pé. Em horários fora do pico utiliza-se para dimensionamento uma ocupação máxima de 50% (cinquenta por cento) da capacidade da frota.

Quadro 3 - COMPOSIÇÃO DA FROTA

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Composição da Frota** | **Tipo de Veículo** | **Capacidade(pass.) Sentado – Em Pé** |
| Micro | Micro | 20 – 0 |
| Leve | Leve / Convencional | 35 – 44 |
| Pesado | Pesado / Padron | 45 – 47 |
| Articulado | Articulado / Especial | 51 – 75 |

Quando houver renovação de frota durante a concessão, poderão ser autorizados os demais veículos das categorias citadas, desde que justificados tecnicamente e autorizados pelo Poder Concedente.

O número inicial de veículos previsto para a operação do Sistema de Transporte Público de Passageiros do Município de Tubarão, no Serviço Regular Convencional é de 34 (trinta e quatro) veículos, incluindo os veículos destinados para reserva técnica.

# A frota da empresa Concessionária 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, cuja quantidade deverá equivaler a um mínimo de 10% (dez por cento) da frota operacional.

* + 1. **Da Acessibilidade da Frota**

A frota vinculada ao serviço de transporte coletivo de passageiros, registrada no Município, deverá adequar-se em termos de acessibilidade, aos prazos e ao que estabelece o ***Decreto Federal n° 10.048/2000 e 10.098/2000***, assim como o que estabelece o presente Edital.

* + 1. **Da Disponibilidade dos Assentos no Veículo**

O número de assentos de cada veículo da frota deverá ser definido de acordo com as características operacionais da linha, respeitado o limite imposto pelo fabricante.

O número máximo de lugares de cada veículo (lugares máximos oferecidos) resulta da soma do número de assentos com o número de passageiros em pé. O número máximo de passageiros em pé num veículo está limitado à razão de 5 (cinco) passageiros por m2 de área útil.

* + 1. **Da reserva de assentos no Veículo**

Nos veículos em que for permitido o transporte de passageiros em pé, ficarão reservados em cada unidade, no mínimo 10% (dez por cento) ou pelo menos 4 (quatro) assentos, destinados para gestantes, mulheres e aos homens com crianças no colo, deficientes físicos e idosos, e também assento para pessoas obesas.

A Concessionária deverá destacar estes assentos com cores diferentes para maior visibilidade e tarjetas de identificação, dispostas nos próprios assentos.

Se a Operadora deixar de atender estas determinações, será penalizada de acordo com as previsto no ***Art. 96º da Lei Federal Nº 10.741, de 1º de Outubro de 2003*** ***(Estatuto do Idoso).***

O número mínimo de assentos reservados deverá ser suficiente para:

1. De acordo com a***Lei Nº 3428, de 27 de Abril de 2009****,* a **Concessionária** fica obrigada a destinar no mínimo 1(um) assento especial para as pessoas obesas, mulheres com adiantado estado de gravidez e pessoas com mobilidade reduzida..(SIC)
2. De conformidade com o ***Art.9º da Lei Nº2661/2002***, aos deficientes mentais ficam assegurados os primeiros assentos nos ônibus coletivos urbanos municipais, cujos eventuais ocupantes, ao embarque daqueles, devem ser orientados a cedê-los.

No entanto, não haverá restrições quanto ao número de gestantes ou passageiros obesos beneficiados por esta Lei nos ônibus, nem nos Terminais de Transporte Coletivo.

Caso a Concessionária deixar de atender as determinações relativas a disponibilidade de assentos para idosos, será penalizada de acordo com o previsto no ***Art.96º da Lei Federal Nº 10.741, de 1º de Outubro de 2003 (Estatuto do Idoso).***

* + 1. **Da Idade dos Veículos**
       1. **Do Tempo de Permanência**

De conformidade com o ***Art. 23º da Lei Nº 56/2011***, a vida útil dos veículos será definida no cálculo tarifário sempre em atenção às suas características tecnológicas e à política tarifária estabelecida.

A idade da frota para efeito de depreciação, será considerada com base no mês de entrada em operação do veículo e para o caso de veículo seminovo, será considerada a data de fabricação do veículo disposto no certificado de registro veicular:

1. Vida útil de 10 (dez) anos para os veículos das categorias I e II;
2. Vida útil de 12 (doze) anos para os veículos das categorias III e IV;
3. Ao longo do prazo de concessão, a idade média máxima da frota fica limitada a 7 (sete) anos.

Para fins de apuração da idade média da frota, o cálculo deverá ser em anos e meses, indicando o número de anos e a fração em meses.

A idade média da frota será calculada tomando como base a data de fabricação do veículo disposto no certificado de registro veicular.

A comprovação da idade dos veículos propostos se fará no ato da assinatura do contrato de concessão, mediante a apresentação obrigatória dos respectivos certificados de vinculação ao serviço emitido pelo Poder Concedente, acompanhados de:

* Plaquetas de identificação originais, fixadas nos equipamentos pelos respectivos fabricantes;
* Cópia do registro de Licenciamento do veículo;
* A substituição dos veículos da frota deverá ser efetuada sempre que necessário em razão de fatos ou condições que comprometa a segurança, aparência ou conforto do veículo, de idade compatível ou mau desempenho, mediante comunicação prévia ao Poder Concedente. Esta substituição deverá ocorrer em conformidade com os prazos definidos neste Edital e com o Plano de Renovação de Frota disposto na Proposta Financeira apresentada pela Concessionária.

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 anormalidade em teste de funcionamento feito na garagem, bem como após terem sido convenientemente limpos e higienizados.

* + 1. **Padrão de Pintura para os Veículos**

Todos os veículos da frota vinculada serão pintados em conformidade com o que estabelecer o **Anexo II.6 – Padrão de Pintura dos Veículos**, dentro do prazo estabelecido neste Anexo. O custo com a padronização dos veículos será absorvido pela Concessionária em seu Fluxo de Caixa.

No decorrer da prestação dos serviços, os veículos já aprovados em vistoria anteriores terão suas características internas e externas preservadas, exceção quando determinado novo visual externo (pintura) pelo Poder Concedente ou quando internamente interferir no conforto ou segurança do usuário. Este custo eventual, quando ocorrer será absorvido pela **Concessionária** em seu Fluxo de Caixa.

* + 1. **Prazo para a padronização da Pintura dos Veículos**

A Concessionária terá 180 (cento e oitenta) dias a partir da assinatura do contrato para padronizar a pintura dos veículos de conformidade com o **Anexo II.6 – Padrão de Pintura dos Veículos**.

* + 1. **Da Disposição de Adesivos no Veículos**
       1. **Adesivo – Direito ao Seguro DPVAT**

De conformidade com a ***Lei Federal Nº 6194/1974***, todos os veículos da frota das operadoras, deverão conter em local de fácil acesso, adesivo com informações sobre os direitos dos cidadãos ao Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT).

Os adesivos deverão conter mensagem esclarecendo e orientando os cidadãos sobre os direitos à obtenção dos benefícios do seguro obrigatório em caso de acidente e o local onde obter informações sobre este.

* + 1. **Registros dos Veículos (*Art.21º da Lei Nº 56/2011)***

Todos os veículos da frota da Concessionária deverão ser devidamente registrados na Prefeitura Municipal, além do RENAVAM deverão constar os seguintes dados:

1. Número e ou identificação da placa;
2. Número de ordem;
3. Marca, categoria e fabricante do chassi e da carroceria;
4. Data de início de operação;
5. Tipo de combustível;
6. Tipo de bitola dos pneus;
7. Característica do motor;
8. Modelo, número e ano de fabricação do chassi e carroceria, bem como número de lugares sentados e lotação máxima em pé.

Nenhum veículo de transporte coletivo municipal poderá circular sem que o concessionário obtenha a necessária licença, respeitadas as exigências regulamentares, aplicáveis aos veículos em geral.

Além dos documentos referentes à concessão da licença para o tráfego, no veículo de transporte coletivo municipal deverão constar informações sobre:

1. Itinerário;
2. Lotação do Veículo;
3. Preço da Tarifa Pública.
   * 1. **Da Publicidade Interna e Externa em Veículos**

De conformidade com a ***Lei Nº 56/2011, Art. 24º,*** os veículos só poderão ostentar cartazes, avisos e anúncios de utilidade pública na sua parte interna.

A empresa operadora poderá explorar, direta ou indiretamente, através de contratos com terceiros, mediante licença e pagamento de taxa, publicidade na parte externa dos veículos.

* 1. **Especificação Básica das Instalações**

A Garagem deverá estar localizada no Município de Tubarão e será composta de instalações comerciais, administrativas e de serviços. Inclui-se como serviços as áreas destinadas à manutenção, abastecimento, pátio de manobras e pátio de estacionamento de frota.

A garagem, assim como as instalações comerciais, administrativas e de serviços vinculadas ao objeto da presente Concessão, serão destinados ao uso exclusivo do Serviço Público de Transporte Coletivo do Município de Tubarão.

Para os fins do presente Projeto Básico, o conjunto das instalações necessárias ora enumeradas que constituem a “Garagem” são dadas por:

* Instalações Comerciais e Central de Atendimento ao Usuário: a Concessionária deverá manter escritório comercial na área central da sede do Município de Tubarão, nas proximidades de um dos terminais, equipado e em condições de atendimento aos usuários.
  + A localização do posto de vendas de passagem deverá situar-se nas proximidades de um dos terminais urbano de passageiros de Tubarão.
  + O horário de atendimento ao público, abrangerá o período compreendido entre às 07:00 e 19:00 horas, ininterruptamente, de segunda à sexta feira; e nos sábados das 07:00 às 12:00 horas.
* Edificação Administrativa: a Concessionária deverá manter escritório administrativo junto à Garagem, na sede do Município de Tubarão, equipado e em condições de atendimento eventual a usuários, fornecedores, pessoal contratado, colaboradores e fiscalização, abrangendo ainda os serviços de pessoal, estatística, financeiro, arrecadação, zeladoria, tráfego e treinamento.
  + A Garagem deverá dispor de área coberta com instalações para os serviços administrativos.
  + Para efeitos do dimensionamento desta área, considera-se aceitável um valor unitário mínimo de 2,0 m2 por veículo.
* Edificação para o Funcionamento dos Serviços de Manutenção: a Concessionária deverá manter instalação e equipamentos adequados para a manutenção preventiva e corretiva, abastecimento e lavação dos veículos da frota vinculada, sendo que as instalações de garagem no que se refere a oficina deverá abranger:
  + Oficinas;
  + Funilaria e Pintura;
  + Almoxarifado;
  + Lubrificação e Lavação de peças e chassi;
  + Borracharia;
  + Posto de Lavação;
  + Posto de Abastecimento;
  + Pátio de Estacionamento da Frota de Veículos;
  + Área para Inspeção da Frota.
* Setor de Tráfego: a Concessionária deverá disponibilizar instalação coberta destinada ao controle das operações de tráfego, contando com instalações específicas para o Plantão de Tráfego e Reserva de Operadores e para os Serviços Administrativo-Operacionais, dotada de equipamentos e mobiliários necessários.
* Dependência para Uso dos Funcionários com Sanitários, Vestiários e Refeitório: a Garagem deverá contar com a infraestrutura edificada para sanitários, vestiários e refeitório para atendimento de todos os colaboradores.
* Portaria: a Garagem deverá dispor de Portaria de Veículos e de Pessoal.

Considerando a conveniência de redução de custos operacionais com percursos improdutivos entre o terminal e a garagem, bem como aspectos jurisdicionais de controle público no Município de Tubarão sobre as atividades da Concessionária nas suas instalações, incluindo o exercício da fiscalização e eventual assunção do serviço ou em face de intervenção, a garagem necessário à operação deverão estar instaladas no perímetro urbano do Município de Tubarão.

Para inicio da Operação do Serviço, objeto do presente Edital, as instalações referentes a garagem poderão ser locadas pelo prazo máximo de 1 (um) ano, desde que comprovada a sua disponibilidade quando da assinatura do Contrato de Concessão.

* + 1. **Garagem - Dimensões e instalações gerais**

A área do terreno deve atender satisfatoriamente às necessidades da operação, manutenção e guarda dos veículos, considerando-se um padrão de 104 m2 (cento e quatro metros quadrados) por veículo da frota total (operacional + reserva), independente do seu tipo.

A Garagem deverá estar instalada em uma ou mais áreas fechadas e delimitadas, cuja área total mínima deverá ser de 3.536 m2.

A garagem deverá ser instalada em área fechada e delimitada para estacionamento da totalidade dos veículos, sendo permitida a utilização de pátio para a guarda dos veículos localizado em outro terreno, também fechado, como complementação da área da garagem.

De forma provisória, até a pavimentação do Pátio, no 1° ano da Concessão, poderá ser utilizado piso em brita. Após este período, ele deverá ser calçado com paralelepípedo, lajota ou asfalto.

As instalações da Garagem e/ou área de guarda de veículos, deverão atender aos parâmetros e requisitos mínimos definidos no Quadro 4, bem como deverá atender as formas de uso e ocupação do solo estabelecidos na legislação municipal, assim como deverão atender ao que dispõe a legislação ambiental vigente.

Todas as instalações necessárias que compõem a garagem, excetuando as instalações comerciais, estacionamento para guarda de veículos e áreas de serviços terceirizados indicadas neste Anexo, deverão estar num mesmo local.

* + 1. **Requisitos Mínimos**

A Garagem deverá dispor de área coberta, respeitando os requisitos mínimos estabelecidos no Quadro 4, para garagem já existente e garagem locada.

Quadro 4 - Requisitos Mínimos para as Instalações de Garagem

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Variá-vel** | **Especificação** | **Parâme-tros** | **Unidade** | **Referência em Veículos** | **Requisitos Mínimos** | **Unidade** |
| Mt | Terreno da Garagem com área total mínima. | 104,00 | m2/veic. | 34 | 3.536 | m2 |
| Me | Área mínima de garagem destinada para estacionamento de ônibus | 74,50 | m2/veic. | 34 | 2.533 | m2 |
| Mm | Área mínima coberta – destinada aos setores de manutenção: oficinas (elétrica, mecânica), funilaria e pintura almoxarifado, lubrificação e lavação de peças e chassi, borracharia e área de inspeção de frota. | 7,00 | m2/veic. | 34 | 238 | m2 |
| Rm | Rampas de Manutenção | 1 | und. para cada 10 veíc. | 34 | 3 | und. |
| Md | Área mínima coberta - destinada ao posto de abastecimento, lubrificação, troca de óleo e depósito | 104,00 | m2/veíc. | 1 | 104 | m2 |
| Ba | Bombas de Abastecimento de Óleo Diesel com tratamento de efluentes | 1,0 | und. | 34 | 1 | und. |
| Ma | Área mínima para prédio administrativo | 2,0 | m2/veíc. | 34 | 68 | m2 |
| Ml | Local apropriado para lavagem de veículos, dotado  de lavador de alta pressão e/ou lavador automático. | 1,0 | und. | 34 | 1 | und. |
|  | Pátio Iluminado | 74,5 | m2/veíc. | 34 | 2.533 | m2 |
|  | Pátio Revestido com Pedra Brita ou Pavimentado com asfalto – CQUQ, Lajota de Concreto ou Paralelepípedo. | 74,5 | m2/veíc. | 34 | 2.533 | m2 |
| Rc | Reservatório de Abastecimento de Óleo Diesel. | 250 | Lt/Dia | 34 | 8.500 | Lts. |

Será permitida a locação de todas as instalações, requeridas neste Projeto Básico, pelo prazo máximo de até 12 (doze) meses, contados da data de assinatura do contrato nos seguintes termos:

* Com comprovação da alocação do imóvel através do contrato de locação e matrícula do(s) respectivo(s) imóvel (is) e, que este imóvel atenda a todos os requisitos solicitados neste Anexo.
* Com apresentação da planta do imóvel alocado, indicando as áreas solicitadas no presente anexo, inclusive demonstrado às mesmas em um quadro de áreas.

Durante a construção ou adequação das instalações da garagem, a Concessionáriadeverá tomar as medidas cabíveis para que os usuários não sofram nenhum tipo de prejuízo com a falta da garagem, assim como, não poderá deixar os ônibus, fora do horário de operação, estacionados nas vias públicas.

A comprovação da disponibilidade das instalações necessárias, assim como do aparelhamento necessário deverá ser efetuado no ato da assinatura do Contrato de Concessão.

* + 1. **Instalações para Serviços de Manutenção**
       1. **Oficinas**

Esta área dever ser coberta e exclusivamente destinada aos serviços de manutenção, com pontos de fornecimento de ar comprimido e de eletricidade, dotada de rampas ou elevadores, compreendendo o setor de borracharia e elétrica.

* + - 1. **Funilaria e Pintura**

A área de funilaria e pintura deve ter sua construção isolada das demais áreas da oficina e possuir sistema de exaustão, a fim de evitar poluição sonora e ambiental. Esta área poderá ser terceirizada.

* + - 1. **Almoxarifado**

O almoxarifado deverá possuir área coberta, fechada e reservada para uso específico de estocagem de peças e materiais.

* + - 1. **Lubrificação e Lavação de Peças e Chassi**

A área de lubrificação lavação de peças e chassi deverá permitir a realização de limpeza de componentes com jatos de água quente/fria ou por imersão, com equipamento específico que não desprenda gases nocivos a saúde do operador e ao meio ambiente. Esta área poderá ser terceirizada.

As paredes da área de lavação devem ser revestidas de cerâmica, quando não forem utilizadas máquinas específicas de lavação.

Ambas as áreas devem contar ainda com um perfeito sistema de escoamento de águas servidas, com instalação retentora e separadora de despejos como graxa, óleo e outras substâncias, de modo a evitar o seu lançamento na rede pública de esgoto, galeria de águas pluviais ou diretamente no solo.

* + - 1. **Borracharia**

A Borracharia deverá estar em local coberto, destinado aos serviços de borracharia e depósito de pneus, bem como deverá possuir área destinada ao descarte de pneus, tomando-se as medidas previstas em legislação e normas ambientais vigentes.

* + - 1. **Posto de Lavação**

O Posto de Lavação dos veículos deverá estar em local delimitado, dotado de no mínimo 01 lavador de alta pressão e/ou lavador automático, com reservatório de água e perfeito sistema de escoamento de águas servidas com instalação retentora e separadora de despejos como graxa, óleo e outras substâncias, de modo a evitar o seu lançamento na rede pública de esgoto, galeria de águas pluviais ou diretamente no solo.

* + - 1. **Posto de Abastecimento**

O Posto de Abastecimento deverá estar em área coberta e pavimentada, com no mínimo uma bomba de combustível dotada de marcador de vazão e perfeito sistema de escoamento que permita a retenção e separação de despejos de óleo combustível, de modo a evitar o seu lançamento na rede pública de esgoto e galeria de águas pluviais. A capacidade de armazenamento de óleo diesel diária deverá ser de no mínimo 250 (duzentos e cinquenta) litros por veículo da frota operacional por dia, conforme definido no Quadro 4.

A Empresa deverá manter um estoque de combustível suficiente para 03 (três) dias de operação, cujo mínimo admitido é de 25.500 litros, para uso na frota vinculada.

* + - 1. **Pátio de Estacionamento da Frota de Veículos**
         1. **Pátio de Estacionamento da Garagem**

Deverá estar instalada em uma ou mais áreas fechadas e delimitadas, para estacionamento da totalidade dos veículos, sendo permitida a utilização de pátio de estacionamento adicional, localizado em outro terreno, também fechado, para a guarda dos veículos, como complementação da área da garagem, cuja área total mínima deverá ser de 3.536 m2.

* + - 1. **Inspeção de Frota**

A Garagem deverá dispor de área coberta para manutenção e inspeção da frota, dotada de no mínimo 03 (três) rampas de elevação ou subterrâneas.

* + 1. **Setor de Tráfego**

Área destinada ao controle das operações de tráfego, contando com instalações específicas para o Plantão de Tráfego e reserva de operadores, dotadas dos equipamentos e mobiliários necessários.

* + 1. **Portaria**

A Garagem deverá dispor de Portaria de Veículos e de Pessoal.

* A Portaria de Veículos constitui-se de local próprio para a entrada e saída de veículos da frota vinculados à operação, provido de portão e instalações para o controle de movimentação de frota.
* A Portaria de Pessoal constitui-se de local próprio para a entrada e saída de funcionários e pessoas autorizadas, com instalações adequadas para o controle e movimentação de pessoas.
* Os serviços referentes à Portaria de Pessoal e de Veículos poderão ser terceirizados, desde que comprovados por contrato de prestação de serviços e documentação técnica e funcional dos funcionários envolvidos na prestação deste serviço.
  + 1. **Dos Prazos**

A Concessionária deverá instalar e manter sede ou filial no município de Tubarão, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data da assinatura do contrato. A operação do sistema não poderá ter início sem que o escritório administrativo esteja funcionando regularmente neste Município. As referidas instalações poderão ser de propriedade da Licitante, bem como, poderão ser locadas pela mesma, desde que comprovada sua disponibilidade quando da assinatura do Contrato de Concessão, o prazo de locação não poderá ser superior a 1 (um) ano.

1. **DADOS OPERACIONAIS DO SISTEMA**
   1. **Indicadores Operacionais de Serviço Regular Convencional**

A seguir são sintetizados os elementos técnicos e operacionais necessários para a verificação do padrão de execução dos serviços, dados este que servirão para embasamento quantitativo e técnico para a composição de preços, visando demonstrar a viabilidade econômica e financeira.

Para conhecimento da situação do transporte coletivo de passageiros no Município de Tubarão, consideram-se os seguintes indicadores operacionais:

Quadro 5 – Dados Operacionais em Média por Mês

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Dados Operacionais** | **Und.** | **Total** |
| Demanda Transportada | pass./mês | 184.168 |
| Demanda Equivalente (\*) | pass./mês | 173.198 |
| Partidas Programadas Diárias | partidas/dia | 467 |
| Percurso Programado Mensal | km/mês | 131.134,86 |
| Frota Operacional | veículos | 30 |
| Frota Vinculada | veículos | 34 |
| Percurso Médio Mensal por Veículo | km/veículo/mês | 4.371,16 |

(\*) Considerando uma taxa de equivalente entre a demanda transportada e demanda pagante, para no máximo 6% (seis por cento).

* + 1. **Frota:**

Para todos os efeitos do presente Edital, exige-se uma frota operacional mínima de 30 (trinta) veículos do tipo ônibus urbanos e pelo menos 04 (quatro) veículos de reserva.

* Frota Operacional Mínima: 30 (trinta) veículos;
* Frota Reserva Mínima: 04 (quatro) veículos);
* Frota Vinculada Mínima: 34 (trinta e quatro) veículos.

Quadro 6 – Composição da Frota para Início da Operação

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Tipo de Veículo** | **Categoria** | **Veículo** |
| Micro Ônibus | I | - |
| Ônibus Convencional | II | 18 |
| Ônibus Pesado | III | 16 |
| Ônibus Especial | IV | - |
| **Frota Vinculada Total** | | **34** |
| **Idade Média Máxima da Frota** | | **7 anos** |

A frota vinculada ao serviço público de transporte coletivo de passageiros, registrada no Município, deverá adequar-se, em termos de acessibilidade, aos prazos e ao que estabelece o ***Dec. Federal Nº 5.296/2004***, que regulamenta as ***Leis Federais Nº 10.048/2000 e Nº 10.098/2000*** e ao que estiver disposto neste Edital.

Em face ao número de veículos da frota vinculada, a quantidade de veículos utilitários de apoio operacional, decorre da necessidade de se dispor de equipamentos auxiliares para execução das ações operacionais do tráfego, assim como de sua fiscalização e acompanhamento em campo, além de apoiar os trabalhos da manutenção e da administração. Portanto, admite-se o uso de no máximo 02 (dois) veículos utilitários.

* + 1. **Percurso Programado:**

O percurso programado mensal estimado para um mês típico de operação é de **131.134, 86** km/mês.

Quadro 7 – Percurso Programado Mensal



* + 1. **Quilometragem Improdutiva**

A quilometragem improdutiva (morta/ociosa) máxima admissível no sistema é de 9% (nove por cento).

* + 1. **Demanda/Passageiros Transportados**

Quadro 8 - Demanda Equivalente (Agosto 2011 à Julho 2012)

|  |  |
| --- | --- |
| Demanda Equivalente Total dos Últimos 12 meses | 1.901.712 |
| Demanda Equivalente Média Mensal dos Últimos 12 meses | 158.476 |
|  |  |
| Demanda Equivalente Ajustada – Média Mensal (\*) | 173.198 |

(\*) Considerando uma taxa de equivalente entre a demanda transportada e demanda pagante, para no máximo 6% (seis por cento).

* + 1. **Índice de Passageiros por Quilômetro**

O índice de passageiros por quilômetro – IPK (pass/km) constitui uma estatística muito utilizada em transporte público urbano, especialmente no cálculo tarifário para a determinação do custo do passageiro. O IPK representa a relação entre a oferta e a demanda, podendo ser interpretado como o grau de atendimento da demanda como o grau de utilização do serviço oferecido ou ainda como um índice de produtividade. O IPK é dado pela relação entre o total de passageiros transportados em um período e a quilometragem percorrida neste mesmo período. Para o cálculo tarifário, utiliza-se o IPK equivalente, considerando o total mensal de passageiros equivalentes, incluindo a quilometragem morta.

* Índice de passageiros por quilometro equivalente (IPKeq) é de aproximadamente **1,3208** pas./km.

1. **DO OBJETO DA CONCESSÃO**

O objeto da concessão compreende a exploração e prestação do serviço regular de transporte coletivo urbano de passageiros no Município de Tubarão-SC, previstos no ***Art. 3º Lei Nº 56/2011.***

Especificamente o objeto da concessão compreende:

A outorga de Concessão para Prestação e Exploração dos Serviços Públicos de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Tubarão, na modalidade regular, em consonância com a ***Lei Nº 56/2011***, e conforme descrição neste Edital.

Este objeto compreende ainda os seguintes itens:

1. A execução do serviço regular de transporte coletivo urbano de passageiros (operação) na categoria convencional, diferenciado e experimental, mediante a utilização de frota de veículos, recursos humanos e materiais adequados, de acordo com os melhores procedimentos técnicos, em conformidade com os parâmetros e especificações que forem estabelecidas no presente edital, com as normas operacionais definidas no Contrato de Concessão e com a Legislação de Transporte Coletivo Municipal.
2. Implantação de soluções de controle de acesso, na forma de Sistema de Bilhetagem Eletrônica, por meio de:
   1. Cobrança dos usuários do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, da tarifa oficial fixada pelo Poder Executivo Municipal, de modo automático, mediante uso de Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE) que utilize equipamentos instalados no interior dos veículos destinados a leitura de meios físicos, nos quais estejam registrados créditos de viagens, armazenados eletronicamente, em observância das determinações do Município de Tubarão.
   2. Comercialização das passagens de forma interna aos veículos ou em postos fixos de acesso às áreas de pré-embarque e antecipadas, através de postos de venda integrados e adequados ao SBE, em observância da legislação e do controle do Poder Concedente.
3. Modernização e adequação da frota de ônibus por meio da especificação de veículos próprios, para o transporte coletivo urbano, com condições de segurança, conforto, facilidade de embarque e desembarque e acessibilidade universal:
4. Manutenção, limpeza, remoção, guarda e conservação, de acordo com os melhores procedimentos técnicos, dos veículos que integram a frota necessária à realização dos serviços objeto da Concessão, bem como dos demais equipamentos embarcados que neles estejam implantados, observando às especificações, normas, padrões técnicos e de segurança estabelecidos pela Legislação de Trânsito em vigor.
5. Promover acessibilidade a todos os veículos vinculados à frota, com plataforma elevatória (***NBR/ABNT – 14022/2006 e suas atualizações***), de conformidade com o prazo previsto em Lei Federal.
6. Conforme disponibilização de soluções adequadas ao Município de Tubarão, realizar atualização tecnológica da frota com a introdução na operação de veículos de baixa emissão de poluentes, segundo normas de fabricação de fornecedores de veículos nacionais e de conformidade com o Plano de Substituição de Frota.
7. Modernização da infraestrutura, recursos e meios empregados na execução dos Serviços Públicos de Transporte Coletivo Urbano do Município, mediante:
   1. Utilização de instalações adequadas para a execução das atividades operacionais, administrativas e de manutenção, bem como para guarda dos veículos, nas condições estabelecidas no presente Edital, e dotada dos equipamentos, infraestrutura e ferramental/necessário.
8. Implantação de um Sistema de Controle da Qualidade dos Serviços, visando à padronização da execução dos serviços por meio da exigência de adoção de metodologia técnica que permita avaliar a qualidade e os custos dos serviços prestados:
9. Divulgação de informações sobre o funcionamento do serviço e de orientação ao usuário para a sua adequada utilização, bem como recepção de reclamações, sugestões e elogios dos usuários mediante a disponibilização de interfaces com os usuários na forma de um Sistema de Atendimento ao Passageiro, que compreenderá serviço telefônico e outros meios, de conformidade com o disposto neste anexo.
10. Execução e manutenção de programas de treinamento e capacitação dos funcionários no exercício das atividades direta ou indiretamente relacionadas à prestação do serviço de transporte.
11. Execução e manutenção de programas de aprimoramento dos processos de trabalho, visando à qualidade do serviço de transporte prestado, mediante a implantação de Sistema de Gestão da Qualidade, de conformidade com o disposto neste Anexo.
12. Implantação do conjunto de Melhorias Operacionais Obrigatórias de modo a atender as exigências estabelecidas neste Projeto Básico e na Legislação em vigor.
13. **MELHORIAS OPERACIONAIS OBRIGATÓRIAS**

A licitante, caso vencedora do presente certame, compromete-se a implantar as seguintes Melhorias Operacionais:

1. Manter a taxa de ocupação por viagem nos limites estabelecidos no presente Edital, sem aumentar os custos tarifários, adequar a oferta em relação a demanda em dias úteis, sábados e domingos, em horários de pico e fora de horários de pico;
2. Melhorar a velocidade operacional das linhas do sistema de transporte coletivo, diminuindo o tempo de viagem dos deslocamentos, sem desatender a legislação;
3. Capacitar seus funcionários por meio da implantação de programas de treinamento para a prevenção e melhoria das condições de eficiência, segurança e cortesia na relação com os usuários do sistema;
4. Ampliar o índice de quilometragem x passageiro, a ser desenvolvida pela frota no Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;
5. Ampliar a quantidade de lugares máximos oferecidos, separadamente por linha e o total do Serviço Público de Transporte Urbano de Passageiros;
6. Ampliar o número médio mensal de lugares sentados oferecidos, por mês típico, separadamente e por linha e o total do Sistema de Transporte Público de Passageiros.
7. **METAS E INDICADORES**
   1. **Metas Institucionais do Contrato**

As metas são orientadas pelos indicadores de serviço adequado, definidos no ***Art. 6º da Lei Federal 8.987/95***, em termos de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

* Regularidade: compreende a prestação dos serviços nas condições estabelecidas neste Edital e seus Anexos, no Contrato de Concessão e em Normas Técnicas.
* Continuidade: compreende a manutenção, em caráter permanente de oferta dos serviços.
* Eficiência: compreende a execução dos serviços de acordo com as normas técnicas e legislação aplicável e em padrões satisfatórios, que busquem, em caráter permanente, a excelência e que assegurem, qualitativa e quantitativamente, o cumprimento dos objetivos e das metas da Concessão.
* Atualidade: A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão dos serviços. ***(Art. 6°, § 2°, Lei Federal N° 8987/95)***
* Generalidade: compreende universalidade da prestação dos serviços, isto é, serviços iguais para todos os usuários sem qualquer discriminação.
* Cortesia: a cortesia na prestação dos serviços compreende o tratamento adequado aos usuários do serviço.
* Modicidade: Por modicidade se entende a tarifa calculada pelo custo dos serviços mais a remuneração do capital da Concessionária, tendo por base o Manual do Cálculo Tarifário.
  1. Metas Operacionais do Contrato

Para a otimização do Sistema de Transporte Integrado de Tubarão (STIT), em benefício dos usuários, razão principal de contratação dos serviços, deverão ser atingidas, no período da concessão as seguintes metas:

1. Buscar a máxima satisfação dos usuários;
2. Permitir no Sistema de Transporte Integrado de Tubarão (STIT), todas as possibilidades de deslocamentos com o pagamento de apenas uma tarifa;
3. Buscar a modicidade tarifária de acordo com a capacidade de pagamento dos usuários;
4. Manter a sustentabilidade do sistema;
5. Melhorar o conforto nos equipamentos urbanos do transporte coletivo;
6. Buscar inovações tecnológicas priorizando o meio-ambiente, a qualidade do serviço e o conforto dos usuários;
7. Implantar e Estimular o uso do cartão do Sistema de Bilhetagem Eletrônica;
8. Diminuir o vandalismo no sistema de transporte coletivo;
9. Reduzir o número de reclamações de usuários sobre o atendimento dado pelos motoristas e cobradores;
10. Reduzir o número de infrações cometidas pelos motoristas e cobradores e infrações cometidas de responsabilidade da empresa Concessionária;
11. Garantir o cumprimento de horários programados para a operação das linhas;
12. Reduzir o número de veículos avariados em operação por problemas mecânicos e outros mediante manutenção preventiva;
13. Investir no gerenciamento de riscos como forma de evitar a ocorrência de acidentes com usuários e com outros veículos no trânsito;
14. Melhorar a oferta de ônibus acessíveis com plataforma elevatória (elevadores) para fins de atendimento aos usuários portadores de deficiência física, previsto na legislação municipal;
15. Aumentar a média mensal de passageiros pagantes equivalentes **(PPE)** em até 1% (um por cento) ao ano;
16. Realizar e manter atualizadas as pesquisas de origem e destino e sobe/desce no transporte coletivo para definir melhores alternativas de deslocamento para os usuários.

### Metas Estruturais

A manutenção, conservação e ampliação da infraestrutura de apoio, a qual abrange, vias utilizadas como itinerário, abrigos, pontos de parada e terminais, são de responsabilidade do Poder Concedente, incluindo a construção de abrigos e demarcação de pontos de parada.

### Padrões Referenciais para o Transporte Público por Ônibus

No quadro 9, encontram-se relacionados os Padrões de Qualidade para o Transporte Público por Ônibus a serem executados no Município de Tubarão.

Para cada um dos fatores que influem na qualidade do Transporte Público de Tubarão, foram estabelecidos atributos que caracterizam, do ponto de vista dos usuários, um serviço de qualidade boa, regular e ruim.

Quadro 9 – Padrões de Qualidade para o Transporte Público por Ônibus

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Fatores** | **Parâmetros de Avaliação** | **Bom** | **Regular** | **Ruim** |
| Acessibilidade | Distância de caminhada no início e no fim da viagem (m) | < 300 | 300 – 500 | > 500 |
| Declividade dos percursos não exagerada por grandes distâncias, passeios revestidos e em bom estado, segurança na travessia das ruas, iluminação noturna, etc. | Satisfatório | Deixa a desejar | Insatisfatório |
| Frequência de Atendimento | Intervalo entre atendimentos (minutos) | < 15 | 15 – 30 | > 30 |
| Tempo de Viagem | Relação entre o tempo de viagem por ônibus e por carro | < 1,5 | 1,5 – 2,5 | > 2,5 |
| Lotação | Taxa de Passageiros em Pé (pass/m2) | < 2,5 | 2,5 – 5,0 | > 5,0 |
| Confiabilidade | Viagens não realizadas ou realizadas com adiantamento maior que 3 min ou atraso acima de 5 min (%) | < 1,0 | 1,0 – 3,0 | > 3,0 |
| Segurança | Índice de Acidentes | < 1,0 | 1,0 – 2,0 | > 2,0 |
| Características dos Ônibus | Idade e estado de conservação | Menos de 5 anos e em bom estado | Entre 5 e 10 anos e em bom estado | Outras situações |
| Número de portas e largura do corredor | 3 portas e corredor largo | 2 portas e corredor largo | Outras situações |
| Altura dos degraus, sobretudo do primeiro | Pequena | Deixa a desejar | Grande |
| Aparência | Satisfatória | Deixa a desejar | Insatisfatória |
| Características dos pontos de parada | Sinalização | Em todos | Falta em alguns | Falta em muitos |
| Cobertura | Na maioria | Falta em muitos | Em poucos |
| Banco para sentar | Na maioria | Falta em muitos | Em poucos |
| Aparência | Satisfatória | Deixa a desejar | Insatisfatória |
| Sistema de Informações | Folhetos com itinerários e horários disponíveis | Sim | Sim, porém precário | Não existem |
| Informações adequadas nas paradas | Sim | Sim, porém precário | Não existem |
| Informações e reclamações (pessoalmente ou por telefone) | Sim | Sim, porém precário | Não existem |
| Conectividade | Transbordos (%) | < 15 | 15 - 30 | > 30 |
| Integração Física | Sim | Sim, porém precária | Não existe |
| Integração Tarifária | Sim | Não | Não |
| Tempo de espera nos transbordos (min) | < 15 | 10 - 30 | > 30 |
| Comportamento | Motoristas dirigindo com habilidade e cuidados | Satisfatório | Deixa a desejar | Insatisfatório |
| Motoristas e cobradores prestativos e educados | Satisfatório | Deixa a desejar | Insatisfatório |
| Estado das vias | Vias pavimentadas e sem buracos, lombadas e valetas e com sinalização adequada | Satisfatório | Deixa a desejar | Insatisfatório |

### Avaliação Global da Qualidade

Para a avaliação global da qualidade dos Serviços Públicos de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de Tubarão, considerando o nível de satisfação de todos os atores envolvidos (usuários, concessionária, colaboradores da concessionária, comunidade e Poder Concedente), serão utilizados os parâmetros apresentados nos quadros 10 à 14.

Estes parâmetros poderão ser excluídos ou modificados em sua forma e conteúdo, bem como poderão ser adotados novos parâmetros na avaliação da qualidade dos serviços, durante a Concessão.

A avaliação dos fatores a seguir apresentados, que compõem cada uma das matrizes devem ser realizadas por técnico especializado, com base nos resultados da avaliação objetiva do desempenho do sistema e de pesquisas com usuários, colaboradores, comunidade, concessionária, técnicos e autoridades do Poder Concedente.

Quadro 10 – Matriz de Avaliação para os Usuários

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Fatores** | **Parâmetros de Avaliação** | **Bom** | **Regular** | **Ruim** |
| Acessibilidade | Distância a pé no início e no fim da viagem e comodidade nas caminhadas |  |  |  |
| Frequência | Intervalo entre atendimentos |  |  |  |
| Tempo de Viagem | Relação entre o tempo de viagem por ônibus e por carro |  |  |  |
| Lotação | Taxa de Passageiros em pé |  |  |  |
| Confiabilidade | % de viagens programadas realizadas no horário, com alguma tolerância |  |  |  |
| Segurança | Índice de Acidentes |  |  |  |
| Características dos Veículos | Idade, estado de conservação, número de portas, largura do corredor, altura dos degraus e aparência |  |  |  |
| Características das paradas | Sinalização adequada, existência de coberturas e bancos e aparência |  |  |  |
| Sistemas de Informações | Nas paradas, em folhetos, por intermédio de telefone, etc. |  |  |  |
| Conectividade | % de transbordos e existência de integração física e tarifária |  |  |  |
| Comportamento dos operadores | Habilidade e precaução dos condutores e tratamento dispensado aos usuários |  |  |  |
| Estado das vias | Existência de pavimentação, buracos, lombadas, valetas e sinalização |  |  |  |
| Tarifa | Comparação com outras cidades |  |  |  |

Quadro 11 – Matriz de Avaliação para a Concessionária

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Fatores** | **Parâmetros de Avaliação** | **Bom** | **Regular** | **Ruim** |
| Rentabilidade do capital | Taxa de rentabilidade do capital da(s) empresa(s) |  |  |  |
| Prazo para recuperar o investimento | Período de Concessão |  |  |  |
| Reconhecimento pelo Trabalho | Imagem da(s) empresa(s) e do sistema perante a Comunidade e o Poder Concedente |  |  |  |

Quadro 12 – Matriz de Avaliação para os Colaboradores

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Fatores** | **Parâmetros de Avaliação** | **Bom** | **Regular** | **Ruim** |
| Salários e outros benefícios | Comparação com outras cidades e outros setores |  |  |  |
| Jornada de Trabalho | Respeito às leis e normas do trabalho |  |  |  |
| Instalações físicas | Protegidas e com sanitários, ventilação, etc. |  |  |  |
| Reconhecimento e Respeito | Dos superiores, colegas e da comunidade |  |  |  |
| Integração e motivação | Satisfação com o trabalho e possibilidade de fazer sugestões |  |  |  |
| Oportunidade de desenvolvimento | Possibilidade de treinamento e progresso na empresa |  |  |  |

Quadro 13 – Matriz de Avaliação para a Comunidade

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Fatores** | **Parâmetros de Avaliação** | **Bom** | **Regular** | **Ruim** |
| Contaminação do ar | Presença de veículos lançando produtos tóxicos |  |  |  |
| Poluição sonora | Presença de veículos barulhentos |  |  |  |
| Prejuízo para o trânsito | Alta concentração de ônibus em alguns locais |  |  |  |
| Segurança | Índice de acidentes |  |  |  |
| Degradação de espaços públicos | Forma de ocupação e aparência dos espaços públicos destinados a estações, terminais e pontos de parada |  |  |  |
| Valor da tarifa | Comparação com outras cidades |  |  |  |
| Estética (poluição visual) | Aparência dos ônibus, dos locais de paradas e das estações e terminais |  |  |  |
| Situação dos trabalhadores | Condições de trabalho dos empregados do setor |  |  |  |
| Cumprimento da lei | Grau de respeito das empresas às leis e regulamentos |  |  |  |
| Imagem do serviço | Opinião da população e dos meios de comunicação |  |  |  |

Quadro 14 – Matriz de Avaliação para o Poder Concedente

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Fatores** | **Parâmetros de Avaliação** | **Bom** | **Regular** | **Ruim** |
| Valor da tarifa | Estudos e comparação com outras cidades |  |  |  |
| Qualidade do serviço | Estudos e comparação com outras cidades |  |  |  |
| Eficiência do Serviço | Estudos e comparação com outras cidades |  |  |  |
| Imagem do Serviço | Pesquisas com usuários e notícias nos meios de comunicação |  |  |  |
| Satisfação dos usuários | Estudos e pesquisas |  |  |  |
| Satisfação da comunidade | Estudos e pesquisas |  |  |  |
| Satisfação dos colaboradores | Estudos e pesquisas |  |  |  |
| Satisfação da concessionária | Estudos e pesquisas |  |  |  |

### Da Participação Voluntária dos Munícipes na Avaliação dos Serviços

O Poder Concedente utilizará da participação voluntária dos munícipes na avaliação da qualidade de serviços, nos seguintes termos:

* A atuação do voluntário consistirá na avaliação feita pessoalmente ou por meio de correspondência, fax ou via eletrônica, em formulário próprio contendo seu nome e sua identificação, e deverá ser dirigida à Ouvidoria Geral do Município e deverá ser parte integrante da avaliação geral dos respectivos serviços públicos.
* A Concessionária deverá manter 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 aferição do índice de satisfação ou reclamação dos usuários, serão utilizados como referência os ***Padrões de Qualidade para o Transporte Público por Ônibus,*** *a* ***Avaliação por Participação Voluntária dos Munícipes*** *e o que estiver disposto no* ***Anexo II.2 – Sistema de Controle da Qualidade do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Tubarão***.

O Município implantará o Sistema de Controle da Qualidade do Serviço de Transporte Coletivo Urbano, baseado na apuração de indicadores operacionais e de desempenho, permitindo assim uma avaliação dos serviços de transporte prestados e, no caso de identificação de não conformidades, a determinação da definição e realização pela Concessionária de Planos de Recuperação dos Aspectos Insuficientes, de acordo com o estabelecido no ***Anexo II.2***.

Aplicam-se ainda como análise da qualidade dos serviços prestados, os indicadores de desempenho de sistema local de transporte urbano, **NBR 12250/1990 da ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas.**

1. **ENCARGOS DA CONCESSIONÁRIA**

De conformidade com o ***Capítulo VIII, Art.17º da Lei Nº 56/2011***, além do cumprimento das cláusulas constantes no contrato de concessão, as empresas Concessionárias ficam obrigadas a:

1. Prestar serviço adequado aos usuários, assim entendido o prestado com regularidade, continuidade, eficiência e modicidade nas tarifas;
2. Cumprir e fazer cumprir as normas de serviço e as cláusulas do contrato de concessão;
3. Facilitar o exercício da fiscalização pelo Poder Concedente;
4. Manter frota adequada às exigências da demanda;
5. 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;
6. Adotar uniformes e identificação, através de crachá, para o pessoal de operação;
7. Cumprir as ordens de serviço emitidas pelo Poder Concedente;
8. Executar os serviços com rigoroso cumprimento de horário, frequência, frota, tarifa, itinerário, pontos de parada e terminais;
9. Submeter-se à fiscalização pelo Poder Concedente;
10. Apresentar sempre que for exigido, os veículos para vistoria, comprometendo-se a sanar, em 96 (noventa e seis) horas as irregularidades que possam comprometer o conforto, a segurança e regularidades dos serviços;
11. Manter as características fixadas para os veículos em operação;
12. Preservar a inviolabilidade dos instrumentos contadores de passagens, controladores de quilometragem, velocidade e outros exigidos na forma da lei;
13. Apresentar seus veículos para início da operação em adequado estado de conservação e limpeza;
14. Dispor de toda a infraestrutura necessária para a prestação do serviço de transporte coletivo de passageiros, inclusive áreas de instalação de garagem, pessoal de operação e manutenção, veículos, equipamentos, máquinas e peças e acessórios.
15. Proporcionar, periodicamente, treinamento e reciclagem do pessoal de operação, principalmente nas áreas de relações humanas, segurança do tráfego e primeiros socorros.
    1. **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, bem como das informações repositadas no Sistema de Bilhetagem Eletrônica.

* 1. **Obrigação da Concessionária com respeito à instalação do posto de vendas de passagens:**
  2. **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.

O Poder Concedente 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 lhe amplo direito de defesa.

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

* 1. **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.
  + Aos profissionais que prestam serviço atualmente no Sistema, será concedido um prazo de 6 (seis) meses para o cumprimento desta determinação, após a assinatura do contrato de concessão.

O emprego ou não da função de cobrador, ficará a critério da Licitante.

* 1. **Obrigações do Pessoal de Operação**

Ao pessoal contratado da Concessionária, direta ou indiretamente, são exigidas as seguintes obrigações, quando do exercício de suas funções:

* + 1. **É proibido ao pessoal de operação quando em serviço:**
* Portar armas de qualquer espécie;
* Manter atitudes inconvenientes no trato com os usuários;
* Recusar-se a obedecer às determinações emanadas da fiscalização do Poder Concedente;
* Ocupar, sentado, lugar de passageiro.
  + 1. **Constituem obrigações do Pessoal de Operação**
* 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;
* Conduzir-se com atenção e urbanidade;
* Prestar informações e atender as reclamações dos usuários;
* Apresentar-se em serviço corretamente uniformizado e identificado;
* Prestar socorro aos usuários, em caso de acidente ou mal súbito;
* Diligenciar a obtenção de transporte para os usuários, em caso de interrupção de viagem;
* Recusar o transporte de animais, exceto cão guia, plantas, material inflamável ou corrosivo e outros que possam comprometer a segurança e o conforto dos usuários;
* Facilitar o embarque e desembarque de passageiros, especialmente crianças, gestantes, pessoas idosas e deficientes;
* Cumprir e orientar a proibição de fumar no interior dos veículos ***(Lei Nº 3337, de 26 agosto de 2009)***;
* Abster-se de ingerir bebidas alcoólicas e fazer uso de substâncias tóxicas antes ou durante a jornada de trabalho;
* Manter a ordem no interior do veículo;
* Impedir atividade de vendedor ambulante ou mendicância no interior do veículo;
* Preencher corretamente todo e qualquer documento solicitado pelo Poder Concedente;
* Fazer respeitar os espaços reservados para idosos, gestantes, pessoas com crianças de colo, deficientes físicos e pessoas obesas.
  + 1. **Ainda com respeito ao Pessoal da Concessionária, os motoristas são obrigados a:**
* Respeitar os horários, itinerários e pontos de parada;
* Dirigir o veículo de modo a propiciar segurança e conforto aos passageiros;
* Manter em velocidade compatível com o estado das vias, respeitando os limites legais e as determinações do Poder Concedente**;**
* Evitar freadas ou arrancadas bruscas e outras situações propícias a acidentes;
* Não conversar enquanto o veículo estiver em movimento;
* Fechar as portas antes de colocar o veículo em movimento e abri-las somente com o veículo parado;
* Abastecer o veículo somente quando fora de operação regular;
* Recolher o veículo à garagem quando ocorrer indício de defeito mecânico que possa comprometer a segurança de usuários ou de terceiros;
* Atender aos sinais de paradas nos pontos estabelecidos;
* Embarcar e desembarcar passageiros apenas nos pontos estabelecidos.

1. **DA TERCEIRIZAÇÃO DE SERVIÇOS:**

A Concessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido desde que de acordo com o estabelecido no Contrato de Concessão e mediante prévia autorização do Poder Concedente.

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 contratados pela **Concessionária** e o Município de Tubarão.

1. **DAS COMPETÊNCIAS E ENCARGOS DO PODER CONCEDENTE**

De conformidade com o Cap. IV, Art.8º e 10º e Cap. VII, Art. 14º da Lei Nº 56/2010, incube ao Município de Tubarão na condição de Poder Concedente:

* 1. **Da Competência:**

Compete ao Município de Tubarão, organizar e prestar, diretamente ou indiretamente sob o regime autorizado da ***Lei Nº 56/201 1***, o Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros no âmbito do Município e exercer o seu controle e fiscalização.

De conformidade com o ***Art.10º da Lei Nº 56/2011***, compete ainda ao Município de Tubarão na condição de Poder Concedente:

1. Fixar as áreas de operações, definir categoria e tipo de serviços a serem prestados;
2. Fixar itinerários e pontos de parada;
3. Aprovar o plano operacional de cada linha ou área de operação;
4. Organizar, programar e fiscalizar o sistema;
5. Tomar, na forma da legislação em vigor as medidas necessárias para a contratação indireta autorizada na presente Lei;
6. Fixar os parâmetros e índices da planilha de custos e remuneração dos serviços;
7. Regulamentar estabelecer a integração operacional e tarifária inclusive instituindo mecanismos de compensação tarifária, entre diferentes áreas de operação;
8. 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;
9. Vistoriar os veículos;
10. Aplicar as penalidades previstas em contrato;
11. Estabelecer normas e código disciplinar para o pessoal de operação;
12. Controlar e manter registro do número de passageiros do sistema;
13. Determinar os pontos de parada das linhas do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano;
14. Exercer, na forma da Lei, o controle sobre os serviços especiais;
15. Determinar a forma de integração dos veículos locais de transporte público de passageiros com regionais.
    1. **Dos Encargos:**

Incube ao **Poder Concedente** (***Art.16º da Lei 56/11***):

1. Planejar, regulamentar e fiscalizar permanentemente os Serviços Públicos de Transporte Coletivo;
2. Assegurar o equilíbrio econômico-financeiro da concessão;
3. Aplicar penalidades regulamentares e contratuais;
4. Intervir na prestação dos serviços quando houver risco de grave descontinuidade que não possa ser controlada pela Concessionária;
5. Declarar a extinção da concessão nos casos previstos na Lei;
6. Homologar reajustes e proceder às revisões tarifárias e preços das passagens diretas e indiretas;
7. Apurar o custo do passageiro transportado e assegurar a remuneração dos gastos envolvidos, fixar o preço das tarifas, bem como dos serviços concedidos;
8. Cumprir leis, regulamentos e cláusulas do contrato de concessão;
9. Zelar pela boa qualidade dos serviços e resolver questões sobre reclamações de usuários.
10. **DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS (*Cap. IX, Lei 56/2011*)**

São direitos e deveres dos usuários, além daqueles previstos no ***Código de Defesa do Consumidor e na Lei Federal Nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995*** e atualizações posteriores:

“ 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 concessionário, 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 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 a prestação do serviço;

VII - ter garantia de resposta às reclamações formuladas sobre deficiência na operação dos serviços;

VIII - propor medidas que visem à melhoria do serviço prestado;

IX - levar estritamente volumes com medidas, peso e conteúdo que não sejam inconvenientes, nocivos ou perigosos.

No que se fala ainda a respeito dos direitos dos usuários tem-se disposto no ***Art.1º da Lei Nº2024/96***:

“As pessoas idosas, deficientes e gestantes é assegurado o direito de preferência de atendimento (...) no transporte coletivo urbano.”

1. **ASPECTOS ECONÔMICOS DA CONCESSÃO**

A Concessão constitui, fundamentalmente, um empreendimento destinado à empresa que, além de possuir capacidade econômico-financeira para financiar os investimentos que constituem as exigências da Concessão, tenha capacidade técnica para promover a execução dos serviços e a capacidade administrativa e empresarial para gerenciar, com êxito, a exploração do sistema.

Ressalta-se que as receitas necessárias para o cumprimento dos encargos da Concessão e para remunerar a Concessionária advirão, basicamente, da cobrança de tarifa dos usuários.

É oportuno observar que não são as tarifas, isoladamente consideradas, que compatibilizam os investimentos requeridos para a execução da Concessão, mas um conjunto representado pelo atendimento cumulativo de fatores favoráveis à correta execução do empreendimento, dentre os quais se destacam a gestão técnica, operacional, financeira e administrativa eficiente.

O detido conhecimento, por parte dos licitantes em potencial interessados na execução dos serviços é condição indispensável para o sucesso da futura contratação. Antes, portanto de vir a ser admitido como licitante, os interessados devem empreender um amplo e adequado estudo visando verificar a viabilidade técnica e econômico-financeira, assim como os riscos que envolvem a Concessão, de modo a produzir um plano de negócios que atenda a todos os requisitos estabelecidos.

Os novos conceitos de política tarifária egressa dos recentes modelos de Concessão brasileiros, orientados pela legislação federal, em especial pela ***Lei Nº 8.987/95*** e alterações e mais próximo, os modelos de Concessão patrocinada nos moldes das Parcerias Público Privadas - PPP e agora recentemente pela Lei da Mobilidade, modificaram o arcabouço desta questão.

De fato, introduziu-se o conceito de matriz de risco e de um plano de negócios pelos quais a Concessionária e o Concedente se vinculam no Contrato, por sua vez egresso do modelo de Concessão estabelecido no presente processo licitatório e da proposta apresentada pela licitante. A tarifa proposta pela Concessionária é parte integrante do Contrato. À Concessionária é reconhecido o direito de tê-la reajustada na periodicidade definida e mediante a aplicação de forma de cálculo consagrada no Contrato.

À Concessionária, também, é reconhecido o direito ao equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, que significa a garantia das partes em haver, durante a execução do Contrato, um equilíbrio entre os encargos definidos no Contrato e a justa remuneração que a Concessionária deva receber por prestar os serviços.

Para o Professor Hely Lopes Meirelles, em seu livro licitação e Contrato Administrativo:

“O Contrato administrativo, por parte da Administração, destina‐se ao atendimento das necessidades públicas, mas por parte do contratado objetiva um lucro, através da remuneração consubstanciada nas cláusulas econômicas e financeiras. Esse lucro há que ser assegurado nos termos iniciais do ajuste, durante a execução do Contrato, em sua plenitude, mesmo que a Administração se veja compelida a modificar o projeto, ou o modo e forma de prestação contratual, para melhor adequação às exigências do serviço público.”

Por sua vez, o equilíbrio econômico‐financeiro está associado ao “plano de negócios” formulado pela Concessionária e apresentado em sua proposta financeira.

Ao apresentá‐lo, a Concessionária está declarando os seus custos, as suas previsões orçamentárias e a remuneração pretendida. Ao aceitá‐lo, o Poder Concedente reconhece a viabilidade econômica e financeira dos serviços prestados na forma como proposto e reconhece a remuneração proposta pela Concessionária**.**

Nestas circunstâncias, não há mais uma planilha orçamentária, mas a proposta financeira apresentada como “plano de negócios” representado em um fluxo de caixa. O fluxo de caixa apresenta em períodos adotados a apropriação das receitas, custos e investimentos da Concessão, retratando, assim, o histórico financeiro das atividades da Concessionária. Como resultado, há a indicação da Taxa Interna de Retorno (TIR) e do Valor Presente Líquido (VPL) resultante de sua proposta, que representa os indicadores de remuneração pretendida por realizar os investimentos necessários à prestação dos serviços.

Decorre desse quadro, que a revisão tarifária é o procedimento a ser empregado quando há a indicação que o Contrato esteja com desequilíbrio econômico‐financeiro, ou seja, que em razão de situações decorridas da prática contratual e que não estejam dentro dos limites de risco que a Concessionária assumiu ao ser contratado.

Cabe destacar que um “plano de negócios” de longo prazo e com elevados investimentos, apresenta um bom período de fluxo de capitais acumulados negativos, que se invertem em um determinado período de tempo. Assim vale observar que muitas Concessionárias, erroneamente, alegam que as suas contas estão negativas, logo o Contrato está desequilibrado. O desequilíbrio, não implica no fato de estar negativo, mas no fato de estar mais negativo, ou menos positivo, do que deveria estar originalmente.

De forma mais simples, numa revisão tarifária, o desequilíbrio se expressa por uma Taxa Interna de Retorno menor ou maior do que a pretendida. Se a Taxa Interna de Retorno for menor que a pretendida tem-se a necessidade de elevação do preço da tarifa, caso contrário tem-se a redução da mesma, ou a elevação dos encargos.

As obrigações financeiras do Município de Tubarão firmadas em Termo de Acordo, conforme a seguir discriminadas, decorrentes da extinção do Contrato de Concessão em vigor, em conformidade com os termos de Art.42 e parágrafos da Lei Federal Nº 8987/95, serão saldadas com receitas obtidas com a arrecadação do valor da outorga prevista no Edital, a ser pago pela Licitante vencedora do certame no ato da assinatura do contrato de concessão.

Composição do valor da outorga, relativo as dívidas e demais obrigações decorrentes da extinção do Contrato de Concessão em vigor, perfaz um total de **R$ 33.191.238,46 (Trinta e três milhões, cento e noventa e um mil, duzentos e trintas e oito reais e quarenta e seis centavos),** compondo-se da seguinte forma:

* 1. **R$ 29.246.098,02** (Vinte e nove milhões, duzentos e quarenta e seis mil, noventa e oito reais e dois centavos, referente a diferenciais tarifários apurados entre janeiro de 2001 e janeiro de 2012).
  2. **R$ 455.292,67** (Quatrocentos e cinquenta e cinco mil, duzentos e noventa e dois reais e sessenta e sete centavos), para fins de provisionamento de indenização pelos custos que serão assumidos pelas atuais Concessionárias, após o encerramento da concessão, com a rescisão de contratos de trabalho de seu pessoal, de conformidade com o que estabelece o Art.486 da CLT;
  3. **R$ 3.489.847,77** (Três milhões, quatrocentos e oitenta e nove mil, oitocentos e quarenta e sete reais com setenta e sete centavos) referentes à depreciação, amortização e desmobilização de recursos técnicos operacionais, conforme determinação do Art. 42, § 3◦, I da Lei Federal N◦ 8.987/95.

O valor de outorga será compensado através do fluxo de caixa da Licitante, no decorrer do prazo da Concessão, objeto deste Edital**.**

Para os fins do presente Edital, o valor do Contrato importa em **R$ 38.450.651,48** (Trinta e oito milhões, quatrocentos e cinquenta mil, seiscentos e cinquenta e um reais e quarenta e oito centavos), referidos à data-base de setembro de 2012, fixado com base nas estimativas de investimentos, imobilizações administrativas e operacionais, somadas ao valor de outorga fixado para a Concessão. O detalhamento desses itens se encontra no **Anexo IX.2 – Valor Inicial do Contrato, deste Edital**.

* 1. **Gestão Econômico-Financeira**
     1. **Remuneração**

A remuneração dos Serviços será feita através do pagamento da tarifa pelo passageiro transportado e a Administração Financeira por meio de caixa privado.

A remuneração dos serviços será calculada com base no Custo Médio Ponderado de Capital - CMPC, o qual traduz o retorno que o negócio deve proporcionar para tornar-se atrativo, refletir a justa remuneração em atendimento às expectativas dos investidores e do interesse público com tarifas módicas para os usuários.

Os preços dastarifas públicas aplicadas ás linhas, bem como suas variações em decorrência do meio de pagamento considerarão a aplicação dos multiplicadores fixados de conformidade com a legislação vigente, sobre o valor da tarifa de remuneração, cujos parâmetros são dados por:

Quadro 9 - FATOR MULTIPLICADOR

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **MODALIDADE** | **FORMA DE PAGAMENTO** | **FATOR MULTIPLICADOR** |
| **TARIFA** | Sistema de Bilhetagem Eletrônica | 1,00 |
| **TARIFA** | Embarcada em Espécie | Máx. 1,20 |
| **TARIFA** | Estudante | 0,50 |

Para efeitos do pagamento da tarifa embarcada em espécie, a critério do Poder Concedente, considerar-se-á como multiplicador máximo 1,20, de acordo com a política tarifária a ser adotada, visando a modicidade da tarifa.

O valor da Tarifa Pública a ser efetivamente cobrado será o produto do valor da Tarifa de Remuneração pelo Fator Multiplicador de cada uma das modalidades e formas de pagamento previstas no Quadro 9.

A Tarifa de Remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário.

O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se Tarifa Pública, sendo instituída por ato específico do Poder Concedente**.**

A existência de diferença a menor entre o valor monetário da Tarifa de Remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a Tarifa Pública cobrada do usuário denomina-se déficit ou subsídio tarifário.

A existência de diferença a maior entre o valor monetário da Tarifa de Remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a Tarifa Pública cobrada do usuário denomina-se superávit tarifário.

É vedada à Concessionária a cobrança de Tarifas Públicas com preços superiores aos valores decretados.

* 1. **Dos Descontos e Gratuidades:**

As isenções parciais e as gratuidades no pagamento do serviços de transporte coletivo são aquelas previstas na Legislação Municipal vigente, bem como a prevista na ***Constituição Federal, Art. 230º, §2º*.**

Os descontos e gratuidades do serviço de transporte coletivo de passageiros, previstos em Lei, serão concedidos somente no serviço regular convencional e farão parte da composição, proporcionalmente, do número de passageiros transportados.

* 1. **Das Gratuidades**

No uso do serviço regular convencional do transporte público de passageiros, está isento do pagamento da Tarifa:

* Criança com até 5 (cinco) anos de idade quando acompanhadas dos pais ou responsável;
* Idosos com idade igual ou superior a 65 (sessenta e cinco) anos – estabelecida pela ***Lei Federal Nº 10.741/2003*** *em seu* ***Cap. X, Art.39º*,** epelo ***Art. 230º da Constituição Federal*** *e* ***Lei Municipal Nº 1.899/86*.**
* Deficientes mentais efetivamente carentes e aos idosos, nas condições definidas no ***Art. 1º da Lei Nº 2.661/2002*.**

A Concessionária fica temporariamente responsável pela implantação de sistema de controle das gratuidades.

Novas gratuidades, abatimentos ou outros benefícios tarifários, somente serão concedidos por lei e com indicação da fonte dos recursos financeiros compensatórios, de forma a garantir o equilíbrio econômico-financeiro da Concessão.

De conformidade com o art.8º, §2º da Lei 12.587/2012 – Lei da Mobilidade Urbana, o Poder Concedente deverá divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

* 1. **Descontos**

No uso do serviço regular, desde que devidamente comprovada a necessidade, tem direito a desconto no preço da passagem:

* + 1. **Estudantes**

De conformidade com o estabelecido pela ***Dec. Nº 2458/2007****,* ***Art. 2*º,** têm-se**:**

*“Fica obrigatória a redução de 50% (cinquenta por centro) no valor da Tarifa dos blocos de passe adquiridos por estudantes.*

Os Preços das Passagens, no início do contrato, serão determinados em função do valor da Tarifa de Remuneração Proposta pela licitante, em sua Proposta Financeira.

* 1. **Reajuste e Revisão da Tarifa**
     1. **Reajuste**

O reajuste tarifário será de fácil compreensão e orientado por método de fácil acompanhamento, garantindo-se a sua ocorrência anual de modo a manter a estabilidade do **Contrato**.

* + - 1. **Princípios do Reajuste Tarifário**

1. Obrigatoriedade anual;
2. Procedimento simples;
3. Avaliação objetiva pela variação da base global de preços considerando índices setoriais conhecidos, como:
4. Variação de salários;
5. Variação do preço de combustível e material rodante;
6. Variação dos preços de materiais automotivos;
7. Variação do IPCA.

O modelo matemático que serve de referência para a fórmula do reajuste tarifário é dado pela expressão a seguir:



A fórmula do reajuste tarifário baseia-se numa equação ponderada de fatores de custo e é explicitada nos seguintes termos:



Onde:

VT: Índice de Variação Total dos fatores de correção;

V1: Índice de Variação do preço do Diesel;

P1: Participação sobre o custo/km dos itens relativos ao combustível e lubrificantes;

V2: Índice de Variação média do preço de pneus;

P2: Participação sobre o custo/km médio final dos itens relativos à rodagem;

V3: Índice de Variação média ponderada do preço dos ônibus em função do quantitativo cadastrado por tipo de ônibus;

P3: Participação sobre o custo dos itens relativos a peças e acessórios e depreciação;

V4: Índice de correção estabelecido no acordo coletivo;

P4: Participação sobre o custo dos itens relativos e vinculados à pessoal e benefícios;

V5: Índice inflacionário do Governo Federal;

P5: Participação sobre o custo dos itens relativos a rentabilidade, custos administrativos e comerciais.

0,5%: Percentual de desconto para modicidade tarifária, de conformidade com o item 14.7 deste anexo.

VIPKe: Variação do índice de passageiros por Quilômetro Equivalente da média dos 12 (doze) meses anteriores ao cálculo e da média dos 12 (doze) meses anteriores ao mês em que foi definido o valor da Tarifa que está sendo objeto de reajuste.

1. Descritivo dos 5 (cinco) fatores de correção utilizados para a correção do custo/km médio final:
   * 1. **Diesel** – variação do preço unitário do litro de Diesel, considerado o último valor de compra;
     2. **Rodagem** – variação com o preço vinculado exclusivamente aos tipos de pneus utilizados em cada tipo de ônibus**;**
     3. **Acordo Coletivo** – variação conforme convenção ou acordo coletivo da categoria profissional, com correção do valor absoluto da despesa referente a pessoal e vinculações.
     4. **Ônibus** – variação dos preços dos ônibus**;**
     5. **Índice Inflacionário Oficial, adotados pelo do Governo Federal** – IPCA – Índice de Preços ao Consumidor Amplo, ou outro que venha a substituí-lo.
2. As participações iniciais dos insumos componentes da metodologia de cálculo do custo/km médio final (P1 a P5) serão as resultantes da Proposta Financeira apresentada pela Concessionária.
3. Cálculo de Reajuste do valor da tarifa é dado da seguinte forma:

|  |
| --- |
|  |

Onde:

TR = Tarifa de Remuneração

*TRV* = Tarifa de Remuneração em Vigor

*VT* = Índice de variação Total dos fatores de correção

As participações iniciais (pesos) dos insumos componentes da metodologia de cálculo do índice de reajuste "R" serão as resultantes da Proposta Financeira apresentada pela Concessionária.

* + - 1. **Revisão**

A revisão tarifária será empregada para rever as bases econômicas do Contrato e para permitir a adoção de soluções de Gestão Econômica e Financeira da Concessãoque corrija distorções acumuladas, garantindo o respeito ao equilíbrio econômico-financeiro e às bases contratuais.

* + - * 1. **Princípios da Revisão Tarifária:**

a) Sem periodicidade definida, dependendo da ocorrência de eventos excepcionais;

b) Procedimento detalhado;

c) Atualização do estudo econômico-financeiro apresentado pela Concessionária, considerando os eventos ocorridos e projeção da situação futura.

O processo de atualização do estudo econômico-financeiro apresentado pela Concessionária dar-se-á da seguinte forma:

1. Fluxo de caixa, com receitas, despesas e investimentos é calculado com valores correntes de cada ano considerando:

* Os preços e coeficientes da proposta apresentada e aceita pelo Município;
* Os investimentos ocorridos após o início da operação dos serviços;
* As receitas efetivas considerando a quantidade de passageiros e as tarifaspraticadas;
* Os fatores de produção: frota, quilometragem e horas de operação realizadas;
* Os valores são atualizados monetariamente para a data de cálculo.

2. Projetam-se os custos, as receitas e os investimentos futuros considerando uma avaliação de cenários.

3. Calcula-se a Taxa Interna de Retorno, que é comparada com aquela pretendida pelo concessionário, conforme proposta apresentada.

4. Define-se estratégias de gestão para obtenção do equilíbrio:

* Aumento ou redução do valor real da tarifa;
* Ampliação ou redução dos investimentos pretendidos;
* Ampliação dos serviços prestados ou adoção de soluções de maior racionalidade;
* Desoneração de custos.

O fluxo financeiro da Concessão deverá ser submetido a uma revisão a cada 03 (três) anos, em processo conduzido pelo Poder Concedente, sem prejuízo do direito das partes de requerer o reequilíbrio contratual a qualquer tempo, conforme define a legislação e nos termos do Contrato.

Independente das revisões trienais, o Poder Concedente manterá o acompanhamento econômico-financeiro e a evolução contratual, de modo a formular estratégias para fazer frente a desequilíbrios.

A revisão da Tarifa de Remuneração poderá ocorrer de forma ordinária ou extraordinária. As revisões extraordinárias são em atendimento ao disposto nos ***§3º e §4º do* *Art*. *9º* da *Lei Federal* *Nº* *8.987/95***, ou seja:

1. alteração unilateral do Contrato e;
2. criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, conforme previsão legal.
3. alteração significativa dos pesos correspondentes.

Já as revisões ordinárias ocorrem periodicamente com a finalidade de adequação às variações econômicas ocorridas no mercado, bem como das advindas de avanços tecnológicos, ganhos de eficiência e medidas de flexibilização dos serviços.

Nas revisões ordinárias serão avaliados os parâmetros de preços utilizados quando da outorga, adequando-os à realidade em que se situa a Concessão. A variação percentual obtida sobre o preço da Tarifa de Remuneração é aplicado ao preço da Tarifa Proposta pela Concessionária no momento da licitação.

Nas revisões serão consideradas as seguintes fontes dos dados:

* 1. **Dados da operação**
* Dados do acompanhamento estatístico;
* Cadastro da frota e sua movimentação na vigência do Contrato;
* Tabulação das escalas de trabalho dos motoristas e demais colaboradores.
  1. **Dados de preços e salários**
* Tabulação de amostra de notas fiscais de fornecimento de insumos enviado pela Concessionária;
* Tabulação das notas fiscais de aquisição e cotação de preços de mercado dos veículos;
* Tabulação das despesas centralizadas com o SBA, Terminal e outros, com base nos registros contábeis da Concessionária;
* Acordos Coletivos de Trabalho do período;
* Informações da folha de pagamento de dezembro de cada ano;
* Outras informações complementares.
  1. **Coeficientes de consumo**
* Proposta apresentada pela Concessionária na licitação que deu origem ao Contrato;
* Cálculo específico do fator de utilização de motoristas ou condutores.

Para os fins de avaliar o equilíbrio econômico e financeiro, considera-se como parâmetro verificador a Taxa Interna de Retorno (TIR) resultante do fluxo de caixa da Proposta Financeira da Concessionária, que se apresenta com referência à data-base da mesma.

Sempre que forem atendidas as condições iniciais da Concessão, considerar-se-á mantido o seu equilíbrio econômico-financeiro.

O histórico dos dados da Concessão é um ativo a ser mantido e valorizado pela Concessionária e pelo Poder Concedente ao longo do curso do Contrato de Concessão.

* 1. **Tributos**

Os tributos incidentes sobre a receita dos serviços são: PIS (3%); COFINS (0,65%); e ISS (3%), e 2% (dois por cento) de encargos sociais incidentes sobre a receita.

* 1. **Modicidade Tarifária**

Para contribuir com a Modicidade Tarifária, fica estabelecido o percentual de 0,5% (meio por cento) de desconto a ser aplicado no somatório resultante do produto da variação de cada um dos fatores de correção pelo peso correspondente, os quais participam da fórmula do reajuste tarifário.

Justifica-se o percentual de desconto ora considerado em face da obrigação de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade da empresa Concessionária aos usuários, em atendimento ao que dispõe do ***Art. 9◦ da Lei Federal nº 2587/2012*.**

* 1. **Das Fontes de Receitas**

A principal fonte de receita da Concessão advirá do recebimento de Tarifa Pública.

A receita complementar da Concessão advirá da exploração, pela Concessionária, da frota como meio de publicidade (***Art. 18º, VI da Lei Federal n. 8.987/95***).

De conformidade com o ***Art. 9°, §5° da Lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012*** - Lei da Mobilidade Urbana, caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extra tarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrassetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público municipal.

A existência de diferença a menor entre o valor monetário da Tarifa de Remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a Tarifa Pública cobrada do usuário denomina-se déficit ou subsidio.

Ao longo do prazo de Concessão, poderão surgir outras oportunidades para constituição de receitas complementares.

* 1. **Planilha de Referência**

Os estudos foram realizados com base na Planilha de Cálculo Tarifário atualmente em uso pelo Poder Concedente e que instruiu os preços tarifários estabelecidos pelo **Decreto Nº 2795/2011.**

* 1. **Critério para Apuração da Taxa Interna de Retorno**

Para os fins do presente Edital, a Taxa Interna de Retorno adequada para a remuneração do serviço capaz de promover a justa remuneração do capital será obtida com a utilização do Custo Médio Ponderado de Capital (CMPC), tendo como referência estudo semelhante realizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, conforme Nota Técnica nº 002/MR/PROPASS, de 26 de março de 2009.

O Custo Médio Ponderado de Capital é obtido pela equação a seguir:



onde,

*CMPC* – Custo Médio Ponderado de Capital;

*E* – parcela de capital próprio;

*D* – parcela de capital de terceiros;

*rE* – custo do capital próprio;

*rD* – custo do capital de terceiros.

A estrutura de capital adotada consiste de parcelas de capital próprio e de terceiros na mesma proporção de 50% / 50% (capital próprio/capital de terceiros);.

Custo do Capital Próprio – calculado pela Metodologia do CAPM (Capital Asset Pricing Model), a qual é expressa pela seguinte equação:



onde,

*rE* – custo do capital próprio;

*rf* – taxa livre de risco;

*rm* – rendimento do mercado;

*rB* – taxa de risco Brasil;

*β* – (beta) representa o risco sistemático do setor.

O Custo Médio Ponderado de Capital Real obtido na forma do processo acima descrito servirá de referência para a definição da Taxa Interna de Retorno mínima para fins de remuneração adequada pela prestação dos serviços de transporte público coletivo urbano de passageiros nas condições estabelecidas no presente Projeto Básico.

O Custo do Capital de Terceiros representa o retorno exigido pela instituição financeira que realizou o empréstimo. Considerando que os fatores básicos que afetam o custo ou a taxa de juros de um financiamento a longo prazo são o vencimento do empréstimo, o montante tomado e, mais importante, o risco do tomador e o custo básico do dinheiro. E, complementa, que independente do tipo de financiamento usado, uma equação pode ser empregada para explicar a relação geral entre risco e custos financeiros. A equação abaixo transcreve.



Onde,

*kj* – custo especifico (ou nominal) dos vários tipos de financiamento a longo prazo;

*rj* - custo livre de risco de um dado tipo de financiamento;

*bp* – prêmio pelo risco de negócio (business premium);

*fp* – prêmio de risco financeiro (financial premium).

Identificada todas as variáveis necessárias ao cálculo, apura-se o resultado do Custo Médio Ponderado de Capital Nominal, que resultou no valor de 11,75% (onze vírgula setenta e cinco pontos percentuais).

A consolidação dos resultados obtidos está apresentada na abaixo:

**Tabela 1: Metodologia de Cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital**

|  |  |
| --- | --- |
| **Remuneração do Capital – CMPC** | |
| Taxa Livre de Risco | 5,11% |
| Taxa de Risco Brasil | 6,77% |
| Risco de Crédito | 2,10% |
| Alíquota de Impostos | 34,00% |
| **Custo do Capital de Terceiros Nominal** | **9,23%** |
|  | |
| Taxa Livre de Risco | 5,11% |
| Rendimento de Mercado | 7,50% |
| Prêmio de Mercado | 2,39% |
| Beta | 1,00% |
| Taxa de Risco Brasil | 6,77% |
| **Custo do Capital Próprio Nominal** | **14,27%** |
|  | |
| % Capital de Terceiros | 50,00% |
| % Capital Próprio | 50,00% |
|  | |
| CMPC Nominal | 11,75% |
| Inflação (EUA) | 2,74% |
| **CMPC REAL** | **8,77%** |

Para todos os fins do presente Edital, o percentual de 8,77% (oito por cento e setenta e sete centésimos), foi reduzido para 8,00% (oito por cento), o qual será considerado como indicador de viabilidade, isto é, a Taxa Interna de Retorno (TIR) resultante da Proposta Financeira do licitante deverá ser maior ou igual a 8,00%. Caso contrário a mesma será considerada inviável e a licitante desclassificada do certame.