



**ESTUDO E PROJETO DE
VIABILIDADE TÉCNICA E ECONÔMICA
DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO
MUNICÍPIO DE TUBARÃO - SC**

PARANASUL
Relatório Único de Projeto
TOPOGRAFIA E ENGENHARIA

MARÇO/2018

Paranasul Projetos & Execução Ltda - Me

CNPJ: 19.217.616/0001-47
FONE: 42 98843 2654 / 42 98801 0178 / 42 99952 7547

União da Vitória - Paraná
paranasulengenharia@hotmail.com

Sumário

| | | |
|------|--|----|
| 1 | APRESENTAÇÃO | 5 |
| 2 | REGISTRO DE RESPONSABILIDADE TÉCNICA..... | 5 |
| 3 | INTRODUÇÃO | 6 |
| 4 | LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE TUBARÃO – SC..... | 7 |
| 5 | FROTA DE VEÍCULOS | 7 |
| 6 | CONCEITUAÇÃO DE ESTACIONAMENTO | 8 |
| 7 | ESTACIONAMENTO ROTATIVO | 8 |
| 8 | BASES LEGAIS PARA OPERAÇÃO DO ESTACIONAMENTO ROTATIVO PAGO | 10 |
| 9 | CONFIGURAÇÃO DA INFRAÇÃO DE TRÂNSITO | 10 |
| 10 | DECLARAÇÃO DO AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO | 15 |
| 11 | DECLARAÇÃO DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO | 16 |
| 12 | FISCALIZAÇÃO E O PODER DE POLÍCIA ADMINISTRATIVA DE TRÂNSITO..... | 16 |
| 13 | COMPETÊNCIA LEGISLATIVA..... | 18 |
| 14 | COMPETÊNCIAS DO EXECUTIVO..... | 20 |
| 15 | COMPETÊNCIA ADMINISTRATIVA..... | 20 |
| 16 | PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS DA ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL..... | 20 |
| 17 | JUSTIFICATIVAS DE SUA IMPLANTAÇÃO | 21 |
| 18 | CARACTERÍSTICAS DOS SERVIÇOS E SUAS DEFINIÇÕES | 21 |
| 19 | ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO PROJETO DE ESTACIONAMENTO REGULAMENTADO | 21 |
| 20 | MAPA | 23 |
| 21 | ETAPAS DE IMPLANTAÇÃO..... | 23 |
| 21.1 | PRIMEIRA ETAPA | 24 |
| 21.2 | SEGUNDA ETAPA | 24 |
| 21.3 | TERCEIRA ETAPA..... | 25 |

| | | |
|------|---|----|
| 22 | ÍNDICE DE OCUPAÇÃO DAS VAGAS..... | 25 |
| 23 | HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO E TEMPO DE PERMANÊNCIA..... | 27 |
| 24 | PRAZO DE CONCESSÃO | 27 |
| 25 | ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA..... | 27 |
| 26 | CONSIDERAÇÕES SOBRE AS FORMAS DE ADMINISTRAÇÃO DO SISTEMA DE ESTACIONAMENTO | 27 |
| 27 | FORMAS DE ADMINISTRAÇÃO DO ESTACIONAMENTO ROTATIVO PAGO | 28 |
| 28 | TIPOS DE OPERAÇÕES DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO PAGO | 28 |
| 28.1 | DA OFERTA..... | 29 |
| 28.2 | DOS MEIOS DE PAGAMENTOS..... | 31 |
| 28.3 | DA FISCALIZAÇÃO | 32 |
| 28.4 | DA AUDITORIA..... | 33 |
| 28.5 | DAS RESPONSABILIDADES OPERACIONAIS..... | 34 |
| 29 | CONCEITOS SOBRE VAGAS..... | 34 |
| 30 | CONSIDERA-SE:..... | 36 |
| 30.1 | QUANTO AOS PROCESSOS ADMINISTRATIVOS..... | 36 |
| 31 | SOBRE AS REGRAS..... | 38 |
| 31.1 | CONCEITOS:..... | 38 |
| 31.2 | REGRAS: | 39 |
| 31.3 | INFRA ESTRUTURA:..... | 39 |
| 31.4 | ÍNDICES | 40 |
| 32 | ALTERAÇÃO DAS ÁREAS, ÁREAS E VAGAS DE IMPLANTAÇÃO | 41 |
| 33 | CRITÉRIOS BÁSICOS PARA PARTICIPAÇÃO DE EMPRESAS NO PROCESSO LICITATÓRIO..... | 41 |
| 33.1 | PROPOSTA COMERCIAL..... | 41 |
| 34 | TARIFA..... | 41 |
| 35 | DOCUMENTAÇÃO RELATIVA À QUALIFICAÇÃO TÉCNICA E CAPITAL SOCIAL | 41 |

| | | |
|-------|--|----|
| 36 | SOBRE SISTEMA DE GESTÃO – TECNOLOGIA E EQUIPAMENTOS | 42 |
| 36.1 | DO SISTEMA DE GESTÃO E FISCALIZAÇÃO | 42 |
| 36.2 | DO SOFTWARE E DO TERMINAL ELETRÔNICO DE MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO | 45 |
| 36.3 | PARÂMETROS DOS EQUIPAMENTOS OPERACIONAIS DA FISCALIZAÇÃO..... | 46 |
| 36.4 | EQUIPAMENTOS ELETRÔNICOS MULTIVAGAS | 47 |
| 36.5 | CARACTERÍSTICAS FUNCIONAIS EQUIPAMENTO ELETRÔNICO MULTIVAGAS | 47 |
| 36.6 | DOS COMPROVANTES..... | 49 |
| 36.7 | COMPROVANTES DE AQUISIÇÃO DO E-TICKET (PERÍODO DE ESTACIONAMENTO) AVULSOS OU PRÉ-PAGOS | 49 |
| 36.8 | INFORMAÇÃO AOS USUÁRIOS | 50 |
| 36.9 | SISTEMA INFORMATIZADO VIA TELEFONIA CELULAR OU SIMILAR PARA O USUÁRIO FINAL..... | 50 |
| 36.10 | DESCRIÇÃO DO FUNCIONAMENTO E CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS | 51 |
| 36.11 | ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS OPERACIONAIS | 51 |
| 36.12 | MANUTENÇÃO | 52 |
| 36.13 | CONTROLE DE ACESSO A CONTEÚDO | 52 |
| 37 | CARACTERÍSTICAS E REQUISITOS DA OPERAÇÃO..... | 52 |
| 38 | IMPLANTAÇÃO E MANUTENÇÃO DA SINALIZAÇÃO VERTICAL E HORIZONTAL..... | 52 |
| 39 | ESTIMATIVA DE QUANTITATIVOS E CUSTOS DA SINALIZAÇÃO VERTICAL E HORIZONTAL | 53 |
| 39.1 | PROJETO BÁSICO DE SINALIZAÇÃO VERTICAL E HORIZONTAL..... | 53 |
| 39.2 | SINALIZAÇÃO HORIZONTAL..... | 54 |
| 40 | OPERAÇÃO DO SISTEMA DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO CONTROLADO PAGO | 54 |
| 41 | MÃO DE OBRA | 55 |
| 42 | DO ACESSO AO SISTEMA DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO CONTROLADO PAGO | 55 |
| 43 | QUANTO AS AVARIAS CAUSADAS NOS VEÍCULOS ENQUANTO ESTIVEREM UTILIZANDO O ESTACIONAMENTO REGULAMENTADO | 56 |
| 44 | CENTRAL DE ATENDIMENTO AO PÚBLICO..... | 56 |
| 45 | PONTOS DE VENDA..... | 56 |

46 DA FISCALIZAÇÃO DO PODER CONCEDENTE57
47 ATO DE JUSTIFICATIVA.....57

1 APRESENTAÇÃO

A Paranasul Projetos e Execuções Apresenta o Relatório Único do Estudo e Projeto de Viabilidade Técnica e Econômica de Implantação de Estacionamento Rotativo no Município de TUBARÃO - SC.

CONTRATADA

Paranasul Projetos e Execuções Ltda - ME

Rua: Rua Ipiranga nº31

Bairro: Centro Cidade: União da Vitória

UF: Paraná CEP : 84600 000

Fone: (42) 3623 2330

Equipe Técnica
Arquiteto e Urbanista Márcio da Silva Vieira

CAU Nº 153098-4

Auxiliar técnicos

Geferson Mozer

CPF: 02625671998

Prefeitura municipal de TUBARÃO - SC

R. Felipe Schmidt,

108, Centro

CEP: 88.701-180 - TUBARÃO - SC

Fone: (48) 3621-9000

2 REGISTRO DE RESPONSABILIDADE TÉCNICA

RRT nº:

REGISTRO DE RESPONSABILIDADE TÉCNICA DOS SERVIÇOS

Paranasul Projetos & Execução Ltda -- Me

CNPJ: 19.217.616/0001-47
FONE: 42 98843 2654 / 42 98801 0178 / 42 99952 7547

União da Vitória -- Paraná
paranasulengenharia@hotmail.com

3 INTRODUÇÃO

As cidades brasileiras, assim como as cidades dos demais países em desenvolvimento, apresentam graves problemas de trânsito e qualidade de vida. Problemas como a diminuição da mobilidade e da acessibilidade, a degradação das condições ambientais, os congestionamentos constantes e os elevados índices de acidentes de trânsito são comuns em muitas cidades.

Nestas cidades, praticamente todos os deslocamentos urbanos (de pessoas e mercadorias) se utilizam do sistema viário, que ocupa cerca de 20% da área. Com o desenvolvimento urbano e o crescimento das cidades, as vias podem ficar saturadas de veículos, as calçadas podem ser utilizadas irregularmente e pode ocorrer deterioração urbanística. Portanto, administrar os conflitos, planejar e controlar as transformações urbanas são atribuições da administração pública com o objetivo de otimizar o sistema viário urbano.

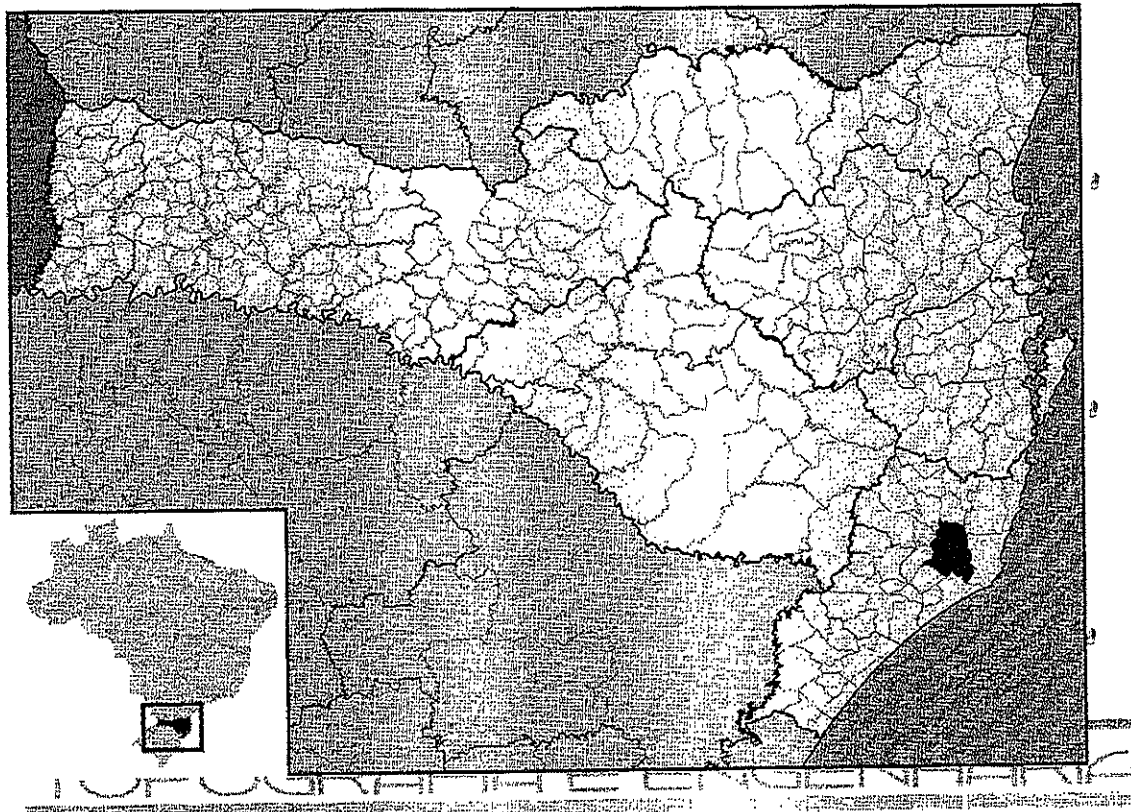
Cada cidade tem condições específicas, com seus próprios problemas, e deve procurar soluções adequadas a eles. As soluções variam por região em função das dimensões de cada cidade.

Para obter melhor eficiência operacional do sistema viário, considerando às suas diversas funções urbanas e às variações de suas características físicas, é necessário estabelecer um planejamento que discipline as atividades e o tráfego na via pública e o uso e ocupação do solo. O planejamento deve prever um sistema de transporte adequado, onde a infraestrutura deverá atender as seguintes premissas:

- Sistema viário hierarquizado,
- Definição clara das áreas de restrição ao tráfego intenso ou inadequado,
- Definição clara das vias a serem utilizadas pelo transporte público e das garantias de uso prioritário,
- Condições de transporte e trânsito,
- Sistema de transporte público integrado e eficiente,
- Sistema de trânsito eficiente, com: baixos índices de acidentes de trânsito, altos índices de respeito às leis de trânsito, bom desempenho do trânsito geral.
- Adequação e Implantação do Estacionamento Rotativo Controlado Pago.

O presente trabalho tem por objeto dar as premissas para a gestão e a outorga de concessão onerosa, por empresa especializada para execução de serviços que abrangem o gerenciamento, organização e a exploração de Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago nas vias e logradouros públicos do município de TUBARÃO - SC, com propósito de racionalizar o uso de vagas de estacionamento em áreas de grande fluxo de veículos, motocicletas e ciclomotores, disciplinando o espaço público urbano e permitindo maior oferta de estacionamento, através de pagamento de Tarifa pelo público, adaptando-se as novas realidades tecnológicas que possam surgir durante o período de concessão do serviço. Este estudo está direcionado para o problema operacional do estacionamento da cidade de TUBARÃO e possíveis soluções para sua maior rotatividade.

4 LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE TUBARÃO – SC



Dados do Município:

Fundação: 05 de agosto de 1774

Gentílico: Tubaronense

Área: 4.542 998 KM²

População: 104.457 hab. (IBGE 2017)

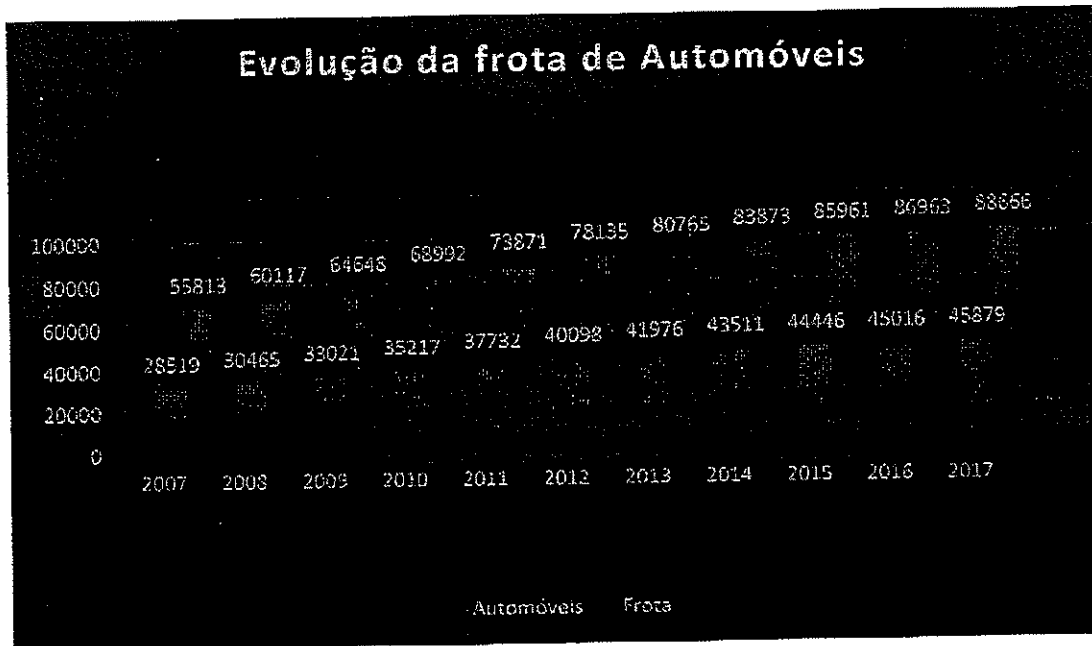
Municípios limítrofes: São Ludgero, Laguna, Gravatal, Capivari de Baixo, Jaguaruna, Treze de Maio, e Pedras Grandes.

Distância até a capital: 133 Km

5 FROTA DE VEÍCULOS

Apresentamos, a seguir, os dados referentes à frota de automóveis do município de TUBARÃO - SC em comparação ao crescimento da frota de veículos no município nos últimos 10 anos.

Observa-se um crescimento de 63% de crescimento da frota no geral, e um crescimento proporcional no número de automóveis.



Mantendo-se o crescimento observado na última década, o número de automóveis em dez anos será de aproximadamente 75000 automóveis.

6 CONCEITUAÇÃO DE ESTACIONAMENTO

Estacionamentos são espaços destinados para a parada dos veículos por um tempo mais longo do que apenas a carga/descarga de material ou de passageiros.

Difere-se, portanto da "parada" por estas questões e é seguido muitas vezes do desligamento do motor do veículo, ato que reforça ainda mais a situação de estacionamento. O motorista então passa a preocupar-se com o trânsito com outro enfoque, o de pedestre.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), estacionamento é a imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros. Já a parada é entendida como imobilização do veículo com finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros.

O estacionamento público é definido pelo órgão gestor que, em meio urbano verifica a funcionalidade da via, o uso do solo, a capacidade da via e também as condições do tráfego local, para defini-lo.

Na classificação das vias, conforme o Art. 60 do CTB, temos vias de Trânsito Rápido, Vias Arteriais, Vias Coletoras e Vias Locais. Destas, as Coletoras e Locais o estacionamento é mais comum. As vias de Trânsito Rápido possuem estacionamento, mas com a função de estacionamento em caso de emergência, tendo em vista não possuir acessibilidade direta aos lotes.

7 ESTACIONAMENTO ROTATIVO

O Estacionamento Rotativo, conhecido como "ÁREA AZUL", passou a ser adotado nos últimos anos a partir da necessidade que grandes centros tiveram tendo em vista a escassez de espaço em suas regiões mais centrais. Com o crescimento da frota e por consequência o aumento da circulação de veículos notadamente nas regiões mais centrais da cidade, a rotatividade passou a ser uma saída para comportar os veículos que necessitavam de estacionamentos rápidos.

A multiplicidade das atividades de uma área urbana é responsável pelos deslocamentos de veículos na malha viária. Os motivos de viagem mais significativos são aqueles relacionados ao trabalho, às compras, à prestação de serviços e ao lazer.

O tipo de atividade, comercial ou de serviços e a sua natureza, definem as características de uso de solo da quadra e o da demanda por estacionamento, a dimensão da vaga e o tempo de permanência nas vias da região, podendo ser de curta, média ou longa duração. Desta maneira, é importante o reconhecimento pontual das características de cada tipo de atividade responsável pela demanda de estacionamento.

Enquanto os deslocamentos devido ao motivo trabalho são caracterizados pela regularidade do horário de chegada, periodicidade e por longo tempo de permanência do veículo estacionado, aqueles realizados por motivo compras, prestação de serviços, educação e lazer apresentam como peculiaridades a aleatoriedade das chegadas e saídas e o curto/médio tempo de permanência. Apesar das diferentes características das demandas de estacionamento, é certo que em qualquer caso os veículos necessitarão de uma área na via pública, ou fora dela, para a sua permanência. A ocorrência de interferências negativas à fluidez do tráfego devido ao elevado número de manobras de veículos na tentativa de estacionar e a circulação lenta devido à procura de vagas, indicam que existe carência de vagas para a acomodação dos veículos que demandam aquela região.

A falta de vaga de estacionamento é provocada por vários fatores, mas vamos elencar os principais:

- Falta de planejamento das vias e logradouros das cidades;
- Concentração de comércio e serviço em pontos específicos da cidade;
- Necessidade de regulamentação de vagas especiais, como ponto de taxi, carga e descarga, farmácia, deficiente físico, idoso, etc.
- Deficiência dos meios de transportes coletivos, ocasionando deslocamentos individuais como veículos de pequeno porte;
- Permanência de veículo de empresários e colaboradores o dia todo na mesma vaga, quase sempre em frente ao local de trabalho, impossibilitando o estacionamento de clientes e consumidores;
- Prédios, residências e estabelecimentos comerciais projetados e construídos sem vagas de estacionamento particular, empurrando essa demanda para o estacionamento público.

A ausência de medidas que compatibilizem os mais variados interesses dos usuários das vias é responsável pela ocorrência de inúmeras infrações de trânsito, sendo as mais comuns:

- Estacionar sobre faixa de pedestre;

- Estacionar em frente à guia rebaixada, ponto de ônibus;
- Parada e/ou estacionamento em fila dupla;
- Parada e/ou estacionamento sobre calçada;
- Parada e/ou estacionamento irregular em locais com estacionamento regulamentado;
- Parada e/ou estacionamento em local proibido;
- Carga e descarga de mercadorias em local proibido.

Para resolver essas questões existem os vários tipos de estacionamento rotativo pago, tipo "ÁREA Azul", que podem ser adotados para oferecer facilidades aos motoristas e possibilitar um estacionamento adequado às características do local e a um maior número de usuários, de acordo com a especificidade do uso do solo.

No intuito de solucionar a falta de vaga e proporcionar a rotatividade, em consequência disponibilidade de vagas, as cidades na sua grande maioria, adotam essa medida.

8 BASES LEGAIS PARA OPERAÇÃO DO ESTACIONAMENTO ROTATIVO PAGO

O atual Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97) determinou a competência dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios para implantação, manutenção e operação do sistema de estacionamento rotativo pago nas vias (artigo 24, inciso X), previsão legislativa a partir da qual nos permite concluir que se trata de um serviço público, de titularidade dos Municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito, podendo ser objeto de concessão a empresas privadas, nos termos dos artigos 30, inciso V e 175 da Constituição Federal de 1988, e regido por regras de Direito público.

A previsão do artigo 24, inciso X, do CTB representa inovação na legislação específica de trânsito, não encontrando equivalência no revogado Código Nacional de Trânsito (Lei nº 5.108/66), cujo Regulamento (RCNT - Decreto nº 62.127/68) limitava-se, em seu artigo 37, inciso I, a estabelecer, genericamente, que "Compete aos Municípios, especialmente: ... regulamentar o uso das vias sob sua jurisdição, considerando o disposto no art. 46" e este, por sua vez, abrangia, em seus incisos IV e VI, a possibilidade da autoridade de trânsito estadual (já que não existiam ainda os órgãos executivos municipais) "fixar áreas de estacionamento" e "determinar restrições de uso das vias ou parte delas, mediante fixação de locais, horários e períodos destinados ao estacionamento, embarque ou desembarque de passageiros e carga e descarga".

Entretanto, a criação de áreas destinadas ao estacionamento rotativo pago não teve início após a vigência do atual Código de Trânsito, já que o município de São Paulo, de forma pioneira no Brasil, criou a chamada "ÁREA azul" ainda na década de 70, mais precisamente em 30/12/1974, por meio do Decreto nº 11.661/74.

9 CONFIGURAÇÃO DA INFRAÇÃO DE TRÂNSITO

Para configuração da infração de trânsito, há a necessidade, portanto, de se verificar o que consta na sinalização implantada, posto a vinculação do estacionamento rotativo às condições impostas pela placa

de regulamentação, assim como ocorre com várias outras hipóteses de regulamentação de estacionamento, como a posição do veículo (45 graus, por exemplo), a utilização de pisca-alerta, a possibilidade de se efetuar a carga e descarga ou as vagas delimitadas para determinados fins (como deficiente físico ou farmácia).

Desta forma, ratificamos o anteriormente firmado, de que NÃO EXISTE infração de trânsito específica para o descumprimento das condições do estacionamento rotativo, sendo enquadrado o infrator como incurso no artigo 181, inciso XVII, do CTB.

Tal análise é fundamental, pois exige que o órgão de trânsito faça a devida adequação da sinalização de trânsito às condições estabelecidas para a utilização da vaga rotativa, de maneira que a placa R-6b implantada realmente apresente as informações adicionais propícias à efetiva fiscalização de trânsito. É diferente, por exemplo, a placa que contém a informação "obrigatório o pagamento da tarifa" daquela em que consta "obrigatório o uso de cartão", pois, para cada uma delas, o momento em que a infração se consuma é diferente.

Para que se entenda a problemática atual, ressalta-se que alguns municípios adotam o procedimento INCORRETO, a partir do momento em que constam, na placa de regulamentação, o complemento "obrigatório uso de cartão", o que é verificado diretamente pelos funcionários de empresa concessionária, operadora do sistema, os quais emitem "aviso de irregularidade", colocando-o no para-brisa do veículo, com prazo para que o seu condutor se dirija aos endereços indicados e faça o pagamento de uma determinada "tarifa de regularização".

Em alguns casos, a não regularização ocasiona a lavratura do auto de infração, no local do estacionamento, por agente de trânsito credenciado ou, até mesmo, pelo próprio funcionário da empresa concessionária. Em outros casos, os dados do veículo passam a constar de relação com os veículos "notificados", a qual é encaminhada ao órgão executivo de trânsito municipal para aplicação de multa de trânsito do artigo 181, XVII, do CTB, muitas vezes, para dar "aparência de legalidade", antecedida por auto de infração elaborado por agente de trânsito credenciado, como se este tivesse presenciado a infração de trânsito.

Como visto, não cabe ao funcionário de empresa privada realizar a fiscalização de trânsito, para a consequente imposição de multas. Se o veículo já cometeu a infração de trânsito, a sua comprovação deve se dar por declaração da autoridade, do agente da autoridade ou por equipamento previamente regulamentado pelo CONTRAN, conforme artigo 280, § 2º do CTB.

Todavia, há que se considerar que o controle do sistema de estacionamento rotativo está inserido na atividade de operação, contemplando dois momentos distintos de atuação:

- Monitoramento da concessionária; e
- Comprovação da infração (nos termos acima descritos).

O controle é, aliás, fundamental para a garantia da qualidade na prestação do serviço público, o que deve ser defendido tanto pelo Poder público quanto pela concessionária, conforme já ensinava o doutrinador francês Gaston Jèze: "Os serviços públicos têm por finalidade dar satisfação às necessidades de interesse geral. Os governantes, os agentes públicos, os concessionários de serviços públicos são encarregados de organizá-los e de fazê-los funcionar para assegurar o bem-estar material, moral e intelectual dos administrados".

Nos casos de concessão da gestão do estacionamento rotativo pago, embora a operação do sistema esteja a cargo da concessionária, diferenciamos estes dois momentos de atuação pelo fato de que

determinados serviços públicos não podem ser de todo transferidos para mãos de particulares; neste caso, como já tratamos, a fiscalização de trânsito, exercida mediante o poder de polícia administrativa de trânsito, constitui faculdade inerente à Administração Pública, motivando a atuação conjunta desta e da concessionária.

Não se pode pensar, entretanto, que o monitoramento da concessionária e a fiscalização de trânsito sejam ações isoladas entre si, mas se complementam, visando à mesma finalidade, que é o perfeito funcionamento do sistema.

A verificação dos veículos estacionados pelos funcionários da concessionária, a autuação e eventual remoção dos veículos irregulares pelos agentes de trânsito, com a consequente aplicação de penalidade de multa pelo órgão de trânsito municipal são providências conjuntas que integram um mesmo ato administrativo, expressão que nos importa conceituar, para demonstrar cabalmente que a atuação da concessionária, em nome do Estado, possui determinados atributos que a diferenciam de uma simples ação particular, o que servirá de premissa para as propostas que se seguirão.

No caso em estudo, o controle do sistema de estacionamento rotativo configura, conforme a doutrina de Direito administrativo, um **ato administrativo complexo**, que, nos dizeres de Caio Tácito, são *"aqueles cuja formação exige mais de uma manifestação de vontade, sucessivamente emitida pela Administração, através de autoridades ou órgãos diversos, para que se considerem perfeitos e acabados"*.

Assim vê-se, claramente, que, embora não possam ser credenciados como agentes de trânsito, bem como não detenham o poder de polícia necessário à fiscalização de trânsito, as atividades desempenhadas pelos funcionários das concessionárias, em razão da vinculação com a Administração pública, gozam de determinados atributos, dos quais destacamos a presunção de legitimidade e veracidade, características assim explicadas por Di Pietro:

"... A presunção de legitimidade diz respeito à conformidade do ato com a lei; em decorrência desse atributo, presumem-se, até prova em contrário, que os atos administrativos foram emitidos com observância da lei."

A presunção de veracidade diz respeito aos fatos; em decorrência desse atributo, presumem-se verdadeiros os fatos alegados pela Administração. Assim ocorre com relação às certidões, atestados, declarações, informações por ela fornecidos, todos dotados de fé pública."

Considerando-se as premissas apontadas, vejamos as propostas para a realização do controle do sistema de estacionamento:

9.1. ADEQUAÇÃO DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Inicialmente, é fundamental que, para que haja uma atuação conjunta do órgão executivo municipal de trânsito e a empresa concessionária, seja adequada a sinalização vertical de regulamentação, para que a placa R-6b (Estacionamento regulamentado) contenha a informação "obrigatório pagamento da tarifa", com a devida informação, ao usuário.

9.2. MONITORAMENTO DA CONCESSIONÁRIA

O artigo 31 da Lei nº 8.987/95, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão de prestação de serviços públicos, estabelece os encargos da concessionária, entre os quais destacamos o disposto nos incisos I e IV:

"Art. 31. Incumbe à concessionária:

I - Prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato;

...

IV - Cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas contratuais da concessão".

Para que a concessionária preste serviço adequado, bem como cumpra as normas estabelecidas no contrato de concessão, se faz necessário um constante monitoramento das regras estabelecidas para o estacionamento rotativo tarifado. Veja-se que não se trata de controle apenas do estabelecido na legislação de trânsito, nem tampouco verificação do cometimento das infrações de trânsito, mas o monitoramento exercido pela concessionária tem o objetivo de fazer valer a rotatividade de vagas de estacionamento implantada, com o correspondente pagamento da tarifa devida, o que, inclusive, é condição indispensável para que se mantenha a modicidade na política tarifária, uma vez que o valor cobrado pela concessionária deve tomar como base de cálculo o valor médio efetivamente pago pela utilização das vagas de estacionamento.

Assim, deve a concessionária proceder ao monitoramento constante do estacionamento rotativo tarifado, em especial quanto ao pagamento da tarifa. O funcionário da empresa deve, destarte, vistoriar os locais de estacionamento, a fim de verificar se os condutores dos veículos estacionados já efetuaram o pagamento da tarifa antecipadamente; caso contrário, deve emitir o "aviso para pagamento da tarifa", deixando no para-brisa do veículo, com as informações necessárias para que o condutor do veículo providencie o pagamento devido.

Ressalta-se que, como já explanado, a emissão do "aviso para pagamento da tarifa" constitui uma das etapas do ato administrativo (complexo) de controle do estacionamento rotativo e, portanto, a informação prestada pelo funcionário da concessionária goza da **presunção fé pública** (presunção de legitimidade) necessária à posterior cobrança efetuada pela empresa ou à lavratura de auto de infração pela AUTORIDADE de trânsito, como representante do poder concedente, possibilidade que detalharemos adiante.

Na medida em que se mantém um constante monitoramento das vagas de estacionamento rotativo tarifado, menor será a necessidade de se impor a penalidade administrativa decorrente da infração de trânsito cometida. Forçoso reconhecer, alias, que a sanção tem como escopo principal não apenas a punição dos infratores, mas criar um estímulo negativo tanto para estes quanto para os demais usuários da via pública, que, tipicamente, se sentem desestimulados a desobedecerem a regulamentação imposta.

Considerando-se as mudanças propostas e independente da forma de comprovação da infração de trânsito, uma questão que deve ser avaliada é a seguinte: alterando a sinalização de trânsito, quando estará efetivamente configurada a infração de trânsito do artigo 181, inciso XVII, do CTB, para que seja possível o registro do correspondente auto de infração?

Visualizamos, como resposta, os seguintes casos:

1. Quando não efetuado o pagamento da tarifa devida;
2. Quando não obedecida a rotatividade de vagas, de acordo com o tempo máximo de permanência estabelecido na placa de regulamentação;
3. Quando o veículo não obedecer à posição determinada pela placa de regulamentação, se for determinada uma posição diferente do veículo, em relação à regra geral (que é a posição paralela, no sentido do fluxo e junto à guia da calçada), como, por exemplo, estacionar a 45º; e
4. Quando ocorrer o estacionamento de veículo expressamente proibido no local de regulamentação, como, por exemplo, motocicletas.

Nos três últimos casos, a comprovação da infração somente poderá ocorrer com a verificação no local de estacionamento, **pela própria autoridade, pelo agente de trânsito.**

No que se refere ao pagamento da tarifa, entretanto, a infração somente poderá ser comprovada no local se as opções para pagamento **não** abrangerem a possibilidade de pagamento posterior. Sendo disponibilizada tal opção, com a emissão, pelo funcionário da concessionária, do "aviso para pagamento da tarifa", a **infração somente estará configurada se a sua quitação não ocorrer até o término do prazo concedido para tal.**

Em relação ao prazo, entendemos que a concessionária pode estabelecer qualquer tempo para o pagamento espontâneo pelo proprietário do veículo, caso o não pagamento seja causa para cobrança forçada da tarifa, sem a imposição de penalidade de trânsito. Caso os avisos não quitados sejam utilizados para comprovação da infração, recomendamos que o prazo não seja tão extenso (de preferência, até o final do expediente do mesmo dia), por critério de razoabilidade e para que se preserve o quesito da flagrância da infração, para a lavratura do auto respectivo.

Ainda sobre a comprovação da infração no local de estacionamento, é de se verificar que a infração do artigo 181, inciso XVII, do CTB prevê, além da multa, a medida administrativa de remoção do veículo. Muito embora as medidas administrativas sejam complementares às penalidades, não elidindo a aplicação destas, nos termos do § 2º do artigo 269 do CTB, disposição que nos permite concluir pela desnecessidade de remoção do veículo para que seja legal a aplicação da multa respectiva, é de se imaginar que reiteradas remoções de veículos estacionados irregularmente constituem providências, assim como as multas, tendentes a diminuir o número de infrações de trânsito cometidas.

Desta forma, recomenda-se que os órgãos executivos de trânsito municipais estejam aparelhados a fim de procederem à remoção do veículo, com guinchos e patio de remoção.

Neste aspecto, ressalta-se o disposto no artigo 271 do CTB:

Art. 271. O veículo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.

Parágrafo único. A restituição dos veículos removidos só ocorrerá mediante o pagamento das multas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.

A concessionária do serviço de estacionamento rotativo tarifado pode, sem embargos, oferecer também a prestação do serviço de remoção e guarda de veículos aos órgãos executivos de trânsito municipais, desde que obedecidos os critérios para a contratação destes serviços específicos pela Administração pública, nos termos da Lei nº 8.666/93, condição que ora colocamos para análise de sua conveniência pelas concessionárias interessadas. Tal medida deve ser avaliada quanto a sua viabilidade econômica, pois todo serviço agregado gera custos, que no caso não são desprezíveis, como locação ou aquisição de área em região urbana para guarda dos veículos e custos de equipamentos e pessoal para remoção, administração e segurança do depósito. Tais custos refletem na tarifa a ser praticada pela concessionária, cuja razoabilidade está diretamente relacionada ao sucesso do sistema.

As formas de comprovação da infração, como detalhamos anteriormente, estão previstas no art. 280, § 2º do CTB e são as seguintes:

- Declaração da autoridade;
- Declaração do agente da autoridade de trânsito; ou
- Aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

Apresentaremos, a seguir, as sugestões para a comprovação da infração de trânsito do estacionamento rotativo, por meio de declaração do agente ou da autoridade de trânsito, ressaltando que, em relação à fiscalização eletrônica, por se tratar de equipamento não metrológico, bastaria que houvesse, para esta infração, uma regulamentação específica do DENATRAN, mediante Portaria, nos termos da Resolução do CONTRAN nº 165/04 (inexistente, até o presente momento).

10 DECLARAÇÃO DO AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO

O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração, nos termos do § 4º do artigo 280, *poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.*

Desta forma, exclui-se a possibilidade de que o funcionário da concessionária seja designado agente da autoridade de trânsito, tendo em vista a necessidade de sua investidura em cargo ou emprego público, nos termos do inciso II do artigo 37 da Constituição Federal.

Nem mesmo poderemos admitir a atuação do funcionário da empresa privada com a utilização de talonário eletrônico para o registro da infração de trânsito, de vez que tal possibilidade também se restringe à atuação do competente agente de trânsito, como estabelece a Resolução do CONTRAN nº 404/12, que *dispõe sobre a uniformização do procedimento administrativo da lavratura do auto de infração.*

A empresa poderá munir-se de informações sobre o ato da irregularidade, com todos os dados do veículo e local da infração com fotos criptografadas e georreferenciadas. Essas informações podem ser coletadas através de aplicativo de software já existente no mercado, mas a monitora apenas coleta as informações, para posterior atuação do agente da autoridade de trânsito na verificação da veracidade dos dados in loco, que poderá, para agilizar seu serviço, fazer uso dessas informações.

Não há que se aceitar, entretanto, a inexistência de fiscalização de trânsito, posto que a disposição de mecanismos legais para o exercício de tal atividade constitui requisito obrigatório para a integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito, na conformidade do disposto na Resolução do CONTRAN nº 296/08, o que, por sua vez, é condição para o exercício das atribuições dos órgãos e entidades executivos de trânsito municipais, determinadas no artigo 24 do CTB, conforme prevê o seu § 2º.

É de se ressaltar também a possibilidade de direcionamento de parte dos agentes da autoridade de trânsito para a fiscalização específica do estacionamento rotativo tarifado, o que depende de ajustes dos órgãos e entidades executivos de trânsito municipais, para tornar ainda mais eficiente a fiscalização exercida.

Vale lembrar que a decisão da autoridade municipal em implantar o estacionamento rotativo tarifado também está baseada numa análise de viabilidade financeira, no que se refere à disponibilização de pessoal próprio para fiscalização. Caso tais preocupações não tenham atingido os administradores, cabe às concessionárias, à época da licitação, o questionamento oficial, esclarecendo as regras do serviço a ser prestado.

Por outro lado, conhecemos bem a dificuldade das empresas concessionárias junto aos órgãos públicos, buscando fazer cumprir sua atribuição dentro do sistema: a fiscalização de trânsito.

Os administradores justificam a falta de pessoal e recursos para alocar agentes de trânsito na fiscalização do estacionamento rotativo, acarretando o desrespeito do usuário e o desequilíbrio econômico/financeiro do contrato, muitas vezes resultando no seu rompimento e os conseqüentes prejuízos, sejam comerciais ou sociais.

Portanto devemos buscar um sistema de operação legal e técnico, visando:

1. total atendimento às normas técnicas e legais;
2. racionalização da utilização de agentes de trânsito; e
3. manutenção de altos índices de respeito do usuário pelo sistema.

Considerando esses aspectos, entendemos que o acionamento de agentes de trânsito ao local da infração deve se limitar aos casos em que somente assim a infração pode ser comprovada (p. ex., veículo estacionado em posição diferente da determinada, tipo de veículo proibido pela sinalização ou permanência do veículo superior ao tempo determinado), mas, em relação ao pagamento da tarifa, recomendamos que seja implantada a modalidade de pagamento posterior, deixando a cargo da autoridade de trânsito a declaração de que a infração foi ou não cometida.

11 DECLARAÇÃO DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO

O Código de Trânsito Brasileiro conceitua "autoridade de trânsito", em seu Anexo I, como "*dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada*"; portanto, nesta forma de comprovação da infração de trânsito, estamos tratando de atuação do próprio "diretor municipal de trânsito", que, geralmente, não realiza o trabalho de campo, mas atua na gerência do órgão integrante do Sistema Nacional de Trânsito.

Como representante do poder concedente, é justamente este administrador público o responsável pelo perfeito funcionamento do sistema de estacionamento rotativo. Excetuando-se as situações em que o seu agente ou eventual equipamento implantado tenha comprovado *in loco* o cometimento da infração de trânsito, podemos vislumbrar uma situação em que a declaração da autoridade poderia ser utilizada como comprovação da infração de trânsito para a correspondente lavratura da autuação.

Partindo-se da explanação anteriormente realizada quanto à classificação dos atos administrativos e entendendo que o controle do estacionamento rotativo configura um ato complexo, em que as declarações da concessionária gozam de fé pública, com o atributo da presunção de legitimidade e veracidade, é de se entender que os "avisos para pagamento da tarifa" emitidos pelos seus funcionários e não quitados pelos proprietários dos veículos irregulares constituem prova cabal para as correspondentes autuações.

Neste caso, recebendo a autoridade de trânsito as informações da concessionária, com relação dos veículos que não efetuaram o pagamento da tarifa devida, poderá a AUTORIDADE lavrar os correspondentes autos de infração, com a consequente expedição de notificação da autuação e posterior aplicação da penalidade cabível.

Embora possa parecer que se trata do sistema hoje utilizado por vários Municípios, alertamos que, atualmente, é emitido "aviso de irregularidade", com a aplicação de multa a quem não pagar a tarifa de regularização, o que constitui um erro de operação, na medida em que a infração já foi cometida e, portanto, não pode ser descaracterizada; pela presente proposta, deve ser emitido um "aviso para pagamento da tarifa", o qual, não quitado, demonstra que o veículo estacionou em desacordo com a regulamentação imposta pela placa (cuja informação deve ser "obrigatório o pagamento da tarifa" e não "obrigatório o uso do cartão"). Neste caso, a infração somente pode ser comprovada por declaração da autoridade de trânsito, baseando-se na informação oficial da concessionária, tendo em vista a impossibilidade de comprovação da infração no local do estacionamento.

12 FISCALIZAÇÃO E O PODER DE POLÍCIA ADMINISTRATIVA DE TRÂNSITO

Importante consignar que, quando objeto de concessão, o serviço público relativo ao estacionamento rotativo pago circunscreve-se apenas à implantação, manutenção e operação do sistema, nunca a fiscalização à luz do CTB, pelos seguintes motivos:

1. A fiscalização de trânsito municipal por infrações de estacionamento trata-se de competência específica do órgão ou entidade executivo de trânsito, prevista em inciso diverso do artigo 24 do CTB (inciso VI), não estando inserida no feixe de atribuições que contemplam a implantação, manutenção e operação do sistema;
2. A aplicação de multa de trânsito depende da comprovação determinada pelo artigo 280, §§ 2º e 4º, impedindo-se a atividade de fiscalização eventualmente exercida por particulares:

Artigo 280...

§ 2º - A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

...

§ 4º - O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

3. Ainda que se quisesse incluir a fiscalização de trânsito no objeto de concessão, há que se considerar que o controle do cumprimento das normas de trânsito fundamenta-se no poder de polícia administrativa de trânsito, faculdade que é inerente à Administração pública e, portanto, não pode ser exercida por particulares, tendo em vista não ser possível admitir que determinadas pessoas exerçam função atinente ao Poder Público, em situação de supremacia em relação à coletividade em geral. Feitas tais considerações, passamos para o enquadramento dos usuários irregulares frente às regras impostas para o estacionamento rotativo tarifado, diante do que constatamos que NÃO EXISTE infração de trânsito específica imputada a quem desobedece ao sistema implantado, incorrendo na infração genericamente estabelecida no artigo 181, inciso XVII, do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 181. Estacionar o veículo: ...

XVII - em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa "Estacionamento Regulamentado");

Infração: grave.

Penalidade: multa.

Medida administrativa: remoção do veículo.

Como se vê, a infração ocorre toda vez que as informações constantes da placa de regulamentação não forem atendidas pelo usuário do estacionamento, o que deve ser motivo de fiscalização nos termos do Código de Trânsito. Não obstante a legitimidade da concessionária, no que se refere à contraprestação pelo serviço prestado, devendo, para tanto, realizar a adequada operação do sistema, com o monitoramento e controle da área regulamentada, não se admite, como vimos, a realização, por intermédio de seus funcionários, da fiscalização de trânsito, visando à lavratura de autos de infrações e a aplicação da medida administrativa de remoção do veículo, como consignamos anteriormente.

Desta forma, ao fiscalizar o cumprimento das regras estabelecidas para o estacionamento rotativo pago, o órgão ou entidade executivo de trânsito municipal deve ter como premissa dois aspectos fundamentais:

- 1º. A atuação de pessoas encarregadas da cobrança das exigências do estacionamento rotativo, como o pagamento da tarifa, a utilização adequada do estacionamento e a permanência máxima em cada vaga

constitui fator preponderante para o cumprimento da regulamentação, pois os condutores, ao se sentirem "vigiados", tendem a cumprir as regras impostas, ainda que não seja preciso aplicar a sanção prevista para o seu descumprimento.

Este trabalho pode ser exercido por servidores especialmente designados, assim como por pessoas totalmente desvinculadas funcionalmente do Poder público municipal, incluindo-se os funcionários contratados pela concessionária do serviço público, já que a esta incumbe, nos termos do artigo 31, inciso I, da Lei nº 8.987/95, "prestar serviço adequado, na forma prevista na Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato", o que, por si só, a credencia para atuar de forma a fazer valer a rotatividade de vagas esperada.

2º. por se constituir em INFRAÇÃO DE TRÂNSITO a inobservância das regras do estacionamento rotativo pago, há a necessidade de obediência, pelo órgão de trânsito, ao regramento estabelecido para o processo administrativo de trânsito, do artigo 280 a 290 do CTB, complementados pela Resolução do CONTRAN nº 404/12, desde a constatação da infração de trânsito e o seu registro em auto de infração, para posterior aplicação da penalidade cabível.

13 COMPETÊNCIA LEGISLATIVA

A competência legislativa municipal, em termos de trânsito, limita-se pelo disposto no artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal, segundo o qual "Compete privativamente à União legislar sobre ... trânsito e transporte". A este respeito, importante consignar que competência privativa não se confunde com competência exclusiva, tendo em vista que a exclusividade representa a impossibilidade de delegação, enquanto que a competência privativa pode ser delegada, neste caso apenas aos Estados, conforme dispõe o parágrafo único de citado dispositivo, segundo o qual "Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo". Conforme se vê, não há a possibilidade, nem mesmo de maneira delegada, que os Municípios legislem sobre o trânsito. Então, como enquadrar a legislação municipal a implantação do estacionamento rotativo pago?

Alguns entendem que lei municipal sobre o assunto teria o objetivo de possibilitar a cobrança pelo estacionamento, como se estivéssemos diante de uma TAXA, posto que se trata de uma das modalidades tributárias, prevista no artigo 145, inciso II, da CF/88, exigida em razão do exercício do poder de polícia ou pela utilização, efetiva ou potencial, de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte ou postos à sua disposição, situação em que a sua instituição dependeria de aprovação legislativa, tendo em vista o princípio da legalidade, inerente ao Direito tributário e garantia fundamental insculpida no artigo 5º, inciso II, da Carta Magna ("ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei"). Tal possibilidade, entretanto, vai de encontro às nossas conclusões, tendo em vista entendermos que a natureza jurídica de referida cobrança caracteriza a TARIFA e não a TAXA, pelos seguintes motivos:

- O sistema de estacionamento rotativo pago não se exaure apenas no exercício do poder de polícia (relativo à fiscalização dos usuários), mas compreende diversas etapas de atuação do órgão estatal ou do concessionário, como veremos a seguir, não sendo possível equiparar simplesmente a cobrança do estacionamento de veículo em área rotativa com a cobrança de donos de bancas de jornal ou de comércio ambulante pela utilização de trecho da calçada, por exemplo;

- Em relação à utilização de serviços públicos, entendemos que não há a devida adequação jurídica no presente caso, para a instituição de taxa, posto que a gestão do sistema de estacionamento rotativo pago não caracteriza serviço compulsório, oferecido indistintamente a toda a coletividade (*uti universi*), como o serviço de iluminação pública ou de coleta de lixo, mas representa serviço facultativo, a ser retribuído apenas pelo usuário que necessita utilizar o sistema e estacionar seu veículo na área regulamentada (*uti singuli*);

Com a mudança da legislação de trânsito e atual previsão expressa, quanto à “implantação, manutenção e operação do estacionamento rotativo”, caracterizando tal atividade como serviço público, há de se entender que a retribuição do usuário do sistema deve-se não pela generalidade do poder de polícia, mas pela prestação específica do serviço estatal, sendo-lhe aplicada a regra do artigo 175 da CF/88, que nos remete à política TARIFÁRIA como a decorrente de sua exploração, seja de forma direta ou indireta. Ademais, reforçando-se tal entendimento, nos casos de concessão do serviço público, considerando-se a Lei nº 8.987/95 e o entendimento doutrinário sobre a matéria, abandonamos de vez a possibilidade de classificação como TAXA e concebemos o pagamento pelo estacionamento rotativo como TARIFA (ou PREÇO PÚBLICO), dispensando-se, portanto, a necessidade de obediência aos princípios tributários, como edição de lei para a instituição do sistema de estacionamento rotativo.

Assim, a competência legislativa municipal, para instituição do sistema de estacionamento rotativo, somente se justifica nos casos de concessão, para autorizar o Poder Executivo a proceder à devida licitação (na modalidade de concorrência), não havendo, de outra maneira, suporte legal para que o Poder Legislativo municipal proponha e aprove lei municipal específica para a regulamentação de estacionamento nas vias, assim como ocorre com outras questões de competência do Poder Executivo (por intermédio de seu órgão ou entidade executivo de trânsito), como implantação da sinalização e regulamentação do trânsito de maneira geral. A este respeito, verificamos certo costume, nas diversas urbes brasileiras, de intervenção indevida do Poder Legislativo nas competências destinadas, legalmente ao Poder Executivo, no que se refere a regulamentação do trânsito, em que vereadores apresentam projetos para mudança de mão de direção, implantação de sinalização de trânsito, entre outras, quando o correto seria, no máximo, encaminhamento de solicitação ao Chefe do Poder Executivo local.

Há que se entender que a lei federal (Código de Trânsito Brasileiro), emanada por órgão legislativo na esfera de suas competências (conforme artigo 22, inciso XI, da CF/88) já contempla adequadamente a questão, atrelando-a às atribuições do órgão ou entidade executivo de trânsito dos Municípios, a rigor do que estabelece o artigo 24, inciso X, já tratado anteriormente.

A única limitação para que seja implantado o estacionamento rotativo pago é que o Município esteja integrado ao Sistema Nacional de Trânsito, nos termos do que dispõe o § 2º do artigo 24, regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito na Resolução n. 296/08.

Assim, estando integrado o Município ao Sistema Nacional de Trânsito, bastará ao órgão ou entidade executivo de trânsito criado exercer as competências definidas na própria lei de trânsito, sendo desnecessária a elaboração de lei municipal para a simples implantação do estacionamento rotativo pago. Apesar de não ser a cultura municipal, podemos afiançar que terá muito mais validade jurídica a Portaria assinada pela autoridade de trânsito do que eventual lei sancionada pelo Chefe do Poder Executivo.

14 COMPETÊNCIAS DO EXECUTIVO

Analisando-se o que já foi exposto, verificamos que existem duas questões legais a justificar a cobrança do estacionamento na via pública: a possibilidade genérica de cobrança pelo uso de um bem público (neste caso, a via) e a competência específica, determinada pelo Código de Trânsito, para que o órgão executivo de trânsito municipal possa implantar, manter e operar o estacionamento rotativo pago, o que pode ser realizado mediante concessão, nos termos dos artigos 30, inciso V, e 175, ambos da Constituição Federal (CF/88).

15 COMPETÊNCIA ADMINISTRATIVA

A competência administrativa dos Municípios está centrada na prestação do serviço público de *implantação, manutenção e operação do estacionamento rotativo pago*, diretamente ou sob regime de concessão.

Temos, portanto, três etapas essenciais na gestão do sistema:

Implantação: entendemos que o termo utilizado pelo legislador se refere a todo o processo, desde os estudos preliminares e projetos para verificar a viabilidade da implantação, as decisões técnicas e políticas e a efetiva implantação da sinalização e equipamentos necessários para seu funcionamento. Abrange desde a determinação do local em que seja necessária a rotatividade de vagas, até a efetiva colocação em prática do sistema idealizado, determinando-se quantidade de vagas e sua adequada demarcação, por meio da sinalização de trânsito devida, fixação do tempo máximo permitido em cada vaga, horários de funcionamento, exceções, valores a serem cobrados e formas de pagamento;

Operação: trabalho de campo que garante o funcionamento efetivo do sistema implantado, na medida em que propicia o controle e fiscalização das regras determinadas pelo órgão competente, abrangendo, portanto, desde a cobrança da retribuição devida pelo usuário (seja pela venda de tickets ou cartões, de maneira manual ou eletrônica, seja por qualquer outro meio que garanta a sua efetividade) até a verificação dos usuários irregulares, com a devida aplicação de sanções legalmente previstas, obedecidas as limitações de que trataremos.

Na hipótese de prestação do serviço público pela iniciativa privada, há que se considerar ainda os encargos do poder concedente, estabelecidos no artigo 29 da Lei nº 8.987/95, que *dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no artigo 175 da Constituição Federal*, como regulamentar o serviço concedido, fiscalizar permanentemente a sua execução e aplicar as penalidades regulamentares e contratuais (incisos I e II).

Manutenção: envolve as atividades tendentes a permitirem a continuidade do serviço público, verdadeiro princípio de sua prestação, objetivando a sua constante eficiência; assim, deve o prestador do serviço verificar constantemente se estão sendo atendidos os interesse sociais pelo qual ele foi criado, diminuindo-se ou aumentando-se a área de abrangência, mantendo a sinalização de trânsito em condições de legibilidade e visibilidade e alterando as regras inicialmente impostas, quando necessário à manutenção do interesse público;

16 PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS DA ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL

Para que seja iniciado o processo do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago são necessárias:

- a. A publicação de Decreto Municipal regulamentando a Lei em vigor. (Anexo)

- b. Uma justificativa para terceirização do sistema de estacionamento.

17 JUSTIFICATIVAS DE SUA IMPLANTAÇÃO

A necessidade de regulamentar o estacionamento de veículos em determinadas áreas, obrigando a rotatividade de vagas, é percebida naqueles municípios em que a frota automobilística tenha crescido de tal maneira que não existam mais vagas em número suficiente para atender toda a demanda, ou quando ocorre um acréscimo de demanda temporário ou sazonal, como em algumas cidades turísticas. Desta forma, é justamente o impasse gerado entre o crescimento da demanda e a escassez dos espaços urbanos que obriga o poder público a adotar medidas que viabilizem a mobilidade urbana e o acesso da coletividade aos locais de grande fluxo de veículos e pessoas, buscando-se propiciar, desta forma, a democratização no uso do espaço público.

Além da rotatividade, baseada na premissa acima indicada, prevê a legislação a necessidade de pagamento pela vaga utilizada pelo veículo, a fim de criar um estímulo negativo para o estacionamento na via pública, ainda que isto ocorra em vagas diversas; ou seja, não basta trocar o veículo de vaga, mas a ideia é possibilitar que todos os que necessitam da vaga de estacionamento na via possam dela utilizá-la, de forma democrática e igualitária.

Assim é que, ao contrário do que ocorre com os estacionamentos particulares, em que quanto mais tempo o veículo permaneça estacionado, menor será o valor por hora cobrado, o ideal é que os estacionamentos rotativos tarifados na via pública tenham um valor calculado de forma gradativa e limitada a um tempo 'x' de permanência na via.

18 CARACTERÍSTICAS DOS SERVIÇOS E SUAS DEFINIÇÕES

Normatização: Efetivada pelo Poder Concedente, através da Secretaria de Municipal de Trânsito visando tornar o Sistema de Estacionamento Rotativo nas vias e logradouros públicos um serviço que cumpra suas finalidades;

Fiscalização: A fiscalização do estacionamento rotativo deverá ser efetivada pelo Poder Concedente e seus instrumentos legais, notadamente o poder de polícia, cabendo à autoridade o total apoio à operação, fazendo cumprir as normas gerais de trânsito, conforme as disposições legais vigentes, principalmente no sentido de aplicar as atuações aos eventuais infratores que não respeitarem o sistema, aplicando-lhes, assim as penalidades previstas, com base nas informações prestadas pela concessionária;

Operacionalização: Todo o sistema de estacionamento rotativo será implantado e operacionalizado pela Concessionária, que arcará com todos os custos e investimentos decorrentes da Concessão.

Controle: Todo controle operacional, incluindo o de ocupação das vagas e pagamento da tarifa pelos usuários, deverá ser realizado pela concessionária, que deverão informar aos agentes de fiscalização, todos os dados dos veículos inclusive sua localização;

19 ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO PROJETO DE ESTACIONAMENTO REGULAMENTADO

A área de abrangência do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago do município de TUBARÃO - SC, que expressam a necessidade de rotatividade das vagas de estacionamento é apresentada nos mapas em anexo.

De acordo com o levantamento e dados operacionais cedidos pelo município o número total de vagas destinado ao Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago é de aproximadamente 4000 (quatro mil) vagas de automóveis e 400 (quatrocentas) vagas de motocicletas. Deverá ser implementado todas em três etapas sendo que 1200 (mil e duzentas vagas) de automóveis e 400 (quatrocentos) de motocicletas em até 60 (sessenta) dias. As demais vagas serão implantadas em duas etapas à ocorrerem em até 24 (vinte e quatro) meses e 60 para terceira ampliação.

Será facultado ao Poder Concedente, a alteração (ampliação ou redução) dos locais do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago, para melhor adequação, em obediência do Princípio do Interesse Público sobre o Particular, atendendo aos ditames da legislação sobre licitações em vigor.

A Concessionária poderá realizar estudos fundamentados e supervisionados pela Secretaria Municipal de Urbanismo, Mobilidade e Planejamento, e sugerir ajustes no Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago adaptando-o as novas realidades que possam surgir ao longo do período de concessão atendendo ao equilíbrio econômico-financeiro e aos princípios legais.

PARANASUL
TOPOGRAFIA E ENGENHARIA

21.1 PRIMEIRA ETAPA

Pe. Bernardo Freuser
São José (entre Coronel Colaço e São Manoel)
Coronel Colaço
São Manoel
Av. Marcolino Martins Cabral (Começando na Rui Barbosa até Vidal Ramos)
Pe. Bernardo Freuser
Av. Dr. Rodovalho (da na Coronel Colaço até a Vidal ramos)
Tubalcain Faraco
Esteves Junior
Vidal Ramos (da Lauro Muller até Dr. Rodovalho)
Marechal Deodoro (da Rui Barbosa até Lauro Muller)
Lauro Muller (da Coronel colaço até Vidal ramos)
Ferreira lima (da Cel Cabral até Marcolino Martins Cabral)
Cel Cabral (da Rui Barbosa até Coronel Colaço)
Oswaldo Cruz (da Cel Cabral até Marcolino Martins Cabral)

21.2 SEGUNDA ETAPA

Marechal Deodoro (da Princesa Isabel até Rui Barbosa)
Av. Marcolino Martins Cabral (da Rui Barbosa até Pedro Nicolade)
Pedro Nicolade
Tereza Cristina (da Pedro Nicolade até Princesa Isabel)
Rua dos Ferroviários (entre Semáforo da Altamiro Guimaraes e Pedro Gomes de Carvalho)
Travessa Miguel Souza Reis (toda extensão)
José Acácio Moreira (entre Tv. Miguel Souza Reis e Pe. Geraldo Stepmann)
Expedicionário José Pedro Coelho (entre Tv. Miguel Souza Reis e Pe. Geraldo Stepmann)
Altamiro Guimarães (da Silvio Cagnin até Santos Dumont)
São José (da Santos Dumont até Coronel Colaço)
Ferreira Lima (da São José até Cel Cabral)
Oswaldo Cruz (da São José até Oswaldo Cruz)
Santos Dumont (da Cel Cabral até Altamiro Guimarães)
Rui Barbosa (da Altamiro Guimarães até marechal Deodoro)
Augusto Severo (da Altamiro Guimarães até marechal Deodoro)
Salvato José Elias (da Piedade até Anitta Garibaldi)
Tomás João da Silva (da Anita Garibaldi até Piedade)
Piedade (toda extensão)
XV de Novembro (da Conselheiro Mafra até Piedade)
Cel Teixeira (toda extensão)
Conselheiro Mafra (início até Oto Feuerschuetze)
Anita Garibaldi (XV de Novembro até Salvato Elias)
Oto Feuerschuetze (da Conselheiro Mafra até Marcolino Martins Cabral)
Teodoto Tonon (da Conselheiro Mafra até Marcolino Martins Cabral)

Dr. Rodovalho (da Vidal ramos até Oto Feuerschuetzte)
Vidal Ramos (da Conselheiro Mafra até Dr. Rodovalho)
Getilio Vargas (da Geraldo Stepmann até patrício Lima)
Expedicionário José Pedro Coelho (da Geraldo Stepmann até patrício Lima)
Januário Alves Garcia (da Geraldo Stepmann até patrício Lima)
Patrício Lima (da Getulio Vargas até Luis Saviato)
Geraldo Stepmann (da Getulio Vargas até Januario Alves Garcia)
Cel Cabral (da Getulio Vargas até Januario Alves Garcia)
Roberto Zumblick (da Getulio Vargas até Januario Alves Garcia)

21.3 TERCEIRA ETAPA

Lauro Muller
Marcolino Martins Cabral
Conselheiro Mafra
Candido Freire Leão
Dna Antônia Corbeta
Florianópolis
Rua Natal
Francisco Regis
Avenida Rosário
Antonio Manuel Prudêncio
Tereza Ghizoni
Rio Branco
São Luis
Jão Pessoa
Tv. Mexico
Rua Uruguai
Rua Portugal
Pe. Geraldo Stepmann

22 ÍNDICE DE OCUPAÇÃO DAS VAGAS

Foram observadas 20 vagas diárias, (período das 08:00 as 18:00) com intervalos de 30 minutos (menor fração), por um período de 6 dias de contagem.
Durante este tempo aconteceram 2075 atos de estacionamento, dos 2400 possíveis, observando aqui que não foram levados em conta o número de possíveis períodos comercializados e sim o número de veículos estacionados, ou seja, a taxa de ocupação real do espaço.
Portanto de acordo com os números coletados em campo estabelece-se uma taxa de ocupação de 86,45%.
Para a área foi constatada uma ocupação atual de 86,45% (oitenta e seis virgula quarenta e cinco por cento) das vagas x hora, para efeito da ocupação,

Com a implantação do rotativo buscaremos diminuir a taxa de ocupação geral e alcançar TAXA DE RESPEITO próximas a 27% (vinte e sete).

Recomendamos uma previsão conservadora da Taxa de Respeito, uma vez que efetivamente o estacionamento ainda não opera e tal previsão é apenas uma expectativa. Como o equilíbrio econômico da operação depende exclusivamente deste índice, mantê-lo em um patamar conservador preserva as margens financeiras para a viabilidade e diminuem as margens de erro de previsão de equilíbrio. E, caso as taxa revelem-se maiores no decorrer da operação, a respectiva contrapartida será paga proporcionalmente ao poder concedente, e permitirá ao mesmo manobrar a tarifa sem comprometer o equilíbrio econômico do contrato.

Importante:

Taxa de ocupação – índice adquirido pela simples constatação do tempo em que as vagas estão ocupadas dentro do período que correspondido como rotativo.

Taxa de respeito – É o índice de efetividade do estacionamento rotativo operacional. Representa a receita efetivada com a venda de períodos de estacionamento em relação ao tempo em que a vaga está disponível no sistema. Diferente da taxa de ocupação, uma vez que esta somente leva em conta as vagas realmente ocupadas regularmente, ou seja, atos de estacionamento em que a tarifa deverá ser efetivamente recolhida.

Este índice é imponderável nessa etapa do projeto pois não passa de mera especulação uma vez que o estacionamento não se encontra em operação.

Para efeito de equilíbrio financeiro da operação levaremos em conta índices de municípios com operação em andamento e com similaridade operacional do modelo de venda, fiscalização e gestão, conforme segue:

Rio do Sul - SC:

Tipo de contrato: Permissão

Tempo de operação no modelo eletrônico – 5 anos

Número de vagas – 906

Taxa de ocupação média – 45%

Taxa de Respeito – 32%

Contrapartida ao poder concedente: não há

União da Vitória - PR:

Tipo de contrato: Concessão

Tempo de Operação: 14 meses

Número de Vagas: 1320

Taxa de ocupação média: 38%

Taxa de Respeito: 30%

Contrapartida ao poder concedente: 5,8%

Estes dados foram colhidos junto as respectivas empresas concessionárias de cada operação, para tanto, iremos considerar para equilíbrio operacional e financeiro um a Taxa de Respeito não superior a 27% para Automóveis e 18% para motocicletas.

Apenas para constatação:

De acordo com estudo desenvolvido pela CET (Companhia de Engenharia e Tráfego) de SP o índice que ocupação em que se recomenda a implantação de sistema rotativo é de 60% (Boletim Técnico 51 de 2011).

23 HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO E TEMPO DE PERMANÊNCIA

O período compreendido para o objeto deste sistema na mesma vaga ocupada será de:
Período de 2h (duas horas): conforme placa de sinalização vertical afixada nas vias de Área Azul.

**Vide mapa*

Independentemente do tipo de vaga o período máximo de permanência do veículo na mesma vaga não poderá exceder ao tempo máximo estipulado na sinalização.

O horário de funcionamento das áreas de estacionamento, consideradas no Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago será:

- a. Segunda-feira à sexta-feira das 08h00min às 18h00 min
- b. Sábados das 08h00min às 12h00min.
- c. Será livre o estacionamento nas áreas do sistema, aos domingos e feriados, em todo o período; e nos demais dias da semana, das 18h00min (dezoito horas) às 08h00min (oito horas).²

24 PRAZO DE CONCESSÃO

Recomendamos que o prazo de contrato do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago através de permissão/concessão seja de um período de 10 (dez) anos prorrogáveis desde que haja interesse das partes. Esse prazo dá a empresa concessionária uma taxa de retorno compatível com seus investimentos, que são bastante volumosos no início do prazo contratual.

Levando em conta que o perímetro inicial não atenderá à demanda de veículos em circulação durante a tempo total do contrato, recomendamos a ampliação do estacionamento rotativo público de Tubarão na ordem de 1300 novas vagas aproximadamente a partir do quinto ano de contrato. Com isso esperamos atingir um percentual de no máximo 45% (quarenta e cinco por cento) de ocupação máxima atendendo assim as demandas futuras por estacionamento da população na faixa central do município.

25 ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA

Simulação do Rotativo de Tubarão

Tais dados significam:

Um resultado médio mensal para a Concessionária de cerca de R\$ (dezesesseis mil reais). Ressaltamos que o fluxo de caixa se tornará positivo somente após o 29º mês do prazo de concessão.

O recolhimento para administração municipal (Secretaria Municipal de Urbanismo, Mobilidade e Planejamento) de um valor médio mensal de cerca de R\$ 16.000,00 (onze mil reais). Este valor deverá ser somente aplicado para as atividades relativas ao sistema viário e trânsito.

26 CONSIDERAÇÕES SOBRE AS FORMAS DE ADMINISTRAÇÃO DO SISTEMA DE ESTACIONAMENTO

O gerenciamento do sistema se dará por uma entidade privada em contrato de concessão/permissão. Todos os encargos e obrigações recaem sobre esta empresa com um repasse para a administração municipal de valor mensal de um percentual sobre o faturamento bruto do sistema descontado os impostos.

27 FORMAS DE ADMINISTRAÇÃO DO ESTACIONAMENTO ROTATIVO PAGO

Existem três possibilidades de administração de um Sistema de Estacionamento Rotativo Pago: pode ser administrado pelo próprio município, ou por empresa privada ou associação de portadores de deficiência física, sem fins lucrativos (conforme Lei 8666, Art. 24º, Inciso XX).

- I. Pela administração municipal.
- II. Por entidade beneficente.
- III. Por empresa privada.

Caso a administração do sistema seja feita diretamente pela administração municipal existirão os entraves de concurso público para as contratações de monitores e da administração do sistema, grandes investimentos iniciais e inúmeros processos licitatórios para os materiais envolvidos para o funcionamento do sistema.

O gerenciamento feito através de entidades beneficentes assistenciais esbarra normalmente em uma falta de eficácia de fiscalização além dos problemas empregatícios gerados por contratações irregulares de pessoal de operação, que certamente irão refletir na administração municipal como coautora de processos trabalhistas.

O modelo mais utilizado é a concessão onerosa, onde o município através de concorrência pública terceiriza o serviço. Nos modelos tradicionais o município recebe da empresa um valor de outorga e em troca explora o serviço de estacionamento rotativo pago da cidade. Por se tratar de empresa os resultados e o sucesso da implantação do sistema rotativo, normalmente são satisfatórios.

28 TIPOS DE OPERAÇÕES DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO PAGO

Denominados "talões ou raspadinhas", "cupons", esse sistema de controle de estacionamento rotativo pago, tomou as cidades médias e grandes brasileiras, a partir da década de 70, utilizando-se de meios de controle disponíveis na época. Os talões são adquiridos pelo usuário no momento do estacionamento ou antecipadamente em locais autorizados e preenchidos com dados da placa do veículo, data e horário do estacionamento. Monitores das concessionárias ou servidores públicos fiscalizam a utilização correta do talão, emitindo auto de infração ou acionando agentes de trânsito para sua lavratura.

Tal sistema foi intensamente utilizado, e hoje migra para sistemas eletrônicos com recursos de gestão muito mais precisos e ligeiros. Apesar disso, algumas cidades optam pelos talões impressos, seja por questões de investimentos ou por considerar que atende seus usuários com a qualidade desejada.

O uso de parquímetro iniciou em 1935, totalmente mecânicos e podiam ser automatizados ou manuais. Atualmente os parquímetros são inteiramente eletrônicos, com bateria ou coletor solar, podem ser programados para qualquer moeda e ainda podem ser utilizados com cartões.

A tendência é a adoção de parquímetros multi vagas, em detrimento dos tradicionais individuais ou duplos, que continuam em operação em grande quantidade. Os equipamentos multi vagas oferecem a vantagem de menor ocupação do espaço nas calçadas, diversas formas de pagamento e comunicação on-line para gerenciamento.

Atualmente no mercado têm surgido inúmeras tecnologias que podem ou não serem integradas com parquímetros, com grau de serviço eficiente, automatizado e informatizado para controle e gestão do sistema, integrando os processos de estacionamento e fiscalização, oferecendo aos usuários uma nova opção para pagamento do uso de vagas de estacionamento, proporcionando assim, um melhor gerenciamento operacional das atividades de estacionamento, baseando-se nas informações recebidas em tempo real dos agentes de monitoramento e fiscalização quanto também dos usuários quando optarem em utilizar aplicativos para smartphone/celulares.

Os principais recursos disponíveis pelos atuais sistemas, conhecidos como ticket multi vagas, são:

- Administração dos serviços de forma a produzir relatórios gerenciais e estatísticos a partir do processamento de dados produzidos nos equipamentos eletrônicos multivagas e dos equipamentos utilizados para o monitoramento.
- A administração econômica e financeira, de forma a produzir relatórios que demonstrem os números de controle dos e-tickets emitidos e o valor das operações de estacionamento, elemento básico para o cálculo da parte a ser paga ao poder público.
- Aos usuários é facultada a aquisição de créditos antecipados, o qual é debitado pelos monitores ou pelo próprio usuário, através de aplicativo de celular, todas as vezes que estacionar o veículo na área azul.
- Em plataforma web é possível visualizar as vagas disponíveis, ocupadas, sem pagamento de tarifa e notificados.

Essas são algumas das funcionalidades que demonstram um avanço significativo dos sistemas e tecnologias disponíveis para operação e gestão de estacionamento rotativo. Cada modelo pode se encaixar melhor em determinadas características de uma cidade, mas é importante estar atendo ao que de mais moderno o mercado nos oferece, tanto com facilidades aos usuários, como também com eficiência e transparência do sistema.

28.1 DA OFERTA

Engloba o aspecto da comodidade e usabilidade por parte do usuário, a oferta dos meios de pagamentos promove conforto ao usuário e agilidade na comercialização dos períodos. Deve-se atentar, portanto, ao correto dimensionamento dos recursos dispendidos a este aspecto, devendo manter o equilíbrio entre a oferta e a escassez de formas de pagamento e rede de venda dos tíquetes; deve-se buscar então meios de facilitar a utilização para aumentando a oferta ao usuário final.

A utilização de tecnologia neste aspecto faz-se necessária para que o estacionamento seja ágil e sirva o propósito primário de prover rotatividade e democratizar o uso de espaço público;

elencados algumas alternativas que podem agilizar a oferta de formas de recolhimento da tarifa:

a. **"Pontos de vendas ou PDVs"** – Equipamento eletrônico emissores de comprovantes de pagamentos de aquisição de períodos, tíquetes eletrônicos, créditos eletrônicos pré-pagos, abertura de conta pré-pagas, pagamento de tarifa pós uso recarga de cartões, dispositivos de créditos ao portador etc. Os PDVs podem ser de autoatendimento como os parquímetros ou de atendimento assistido instalados na rede de comércio local, levando em consideração a proporcionalidade de uma a cada 25 (vinte e cinco) vagas aproximadamente.

b. **"Conta pré-paga"** O sistema deverá fornecer formas de abertura desta conta pré-paga através de cadastro do usuário contendo no mínimo CPF, Data de Nascimento e senha, esta conta deverá permitir a consulta por parte do usuário para controle e acompanhamento das recargas efetuadas e os débitos pela aquisição dos períodos através de diversos meios de pagamento que podem valer-se desta conta perfazendo assim o histórico de operações e utilizações;

- Pacotes de Recargas - valores definidos para recargas de meios de pagamentos pré-pagos do estacionamento regulamentado pago, seus valores serão definidos em múltiplos do período.

c. **"Portal Web"** – portal web interativo de relacionamento disponibilizado pela concessionária onde são oferecidas informações aos usuários e, através de área privada controlada por cadastro, identificação e senha, a possibilidade de gerenciamento de sua conta pré-paga consultas e realização de diversas operações e aquisição de períodos, recarga de créditos, etc.

d. **"POS"** – Equipamento eletrônico emissores de comprovantes de pagamentos de aquisição de períodos, tíquetes eletrônicos, créditos eletrônicos pré-pagos, abertura de conta pré-pagas, pagamento de tarifa pós uso recarga de cartões, dispositivos de créditos ao portador etc.

e. **"Vouchers"** – É o valor correspondente em reais pago antecipadamente pela recarga dos meios de pagamentos ao portador pré-pagos tais como cartões de parquímetros, botons, PPP's etc. Estes vouchers servem para que o usuário possa, através dos meios de pagamentos ao portador, efetuar o pagamento dos períodos. Para adquiri-lo o usuário deverá portar o dispositivo armazenador do crédito homologado pelo poder concedente que irá ser recarregado com o voucher. Deverão estar obrigatoriamente vinculados a um código de autorização no momento de sua emissão;

28.2 DOS MEIOS DE PAGAMENTOS

Engloba as formas disponibilizadas ao usuário final de efetuar o pagamento da tarifa mantendo-se regular no ato de estacionamento, deve-se levar em conta a usabilidade e conveniência aos usuários. Devem ser diversificados e atender diferentes perfis de utilização os meios de pagamentos devem ser definidos e ofertados de forma a atender toda a gama de perfil de utilização e podem ser:

- a. **"PPP"** – Parquímetro Pessoal Portátil: dispositivo eletrônico intravascular de armazenamento, exibição e controle de tempo e créditos para estacionamento, que opera de forma *off-line*, no momento de sua utilização, permitindo o usuário acionar o mesmo iniciando e/ou finalizando o período de cobrança do estacionamento. Utilizado em mais de 160 municípios no mundo;
- b. **"Débito Automático"** – meio de pagamento, na modalidade de cobrança automática efetuada pelo monitor da concessionária dos usuários que eventualmente possuam créditos eletrônicos pré-pagos necessários para debitar a tarifa de estacionamento, gerando um recibo da operação de cobrança que deverá ser colocado no veículo.
- c. **"APPS"** aplicativos para telefonia celular, smart phone - aplicativos disponibilizados pela concessionária que deve permitir a consulta por parte do usuário para controle e acompanhamento das recargas efetuadas e os débitos pela aquisição dos períodos através de diversos meios de pagamento perfazendo assim o histórico de operações e utilizações, permitem aos usuários cadastrados efetuar o pagamento da tarifa iniciando sessões de estacionamento, mediante débito na conta pré-paga junto à concessionária;
- d. **"Tiquetes Tipo Raspadinhas"** – é o elemento comprobatório de pagamento, de papel, que habilita a permissão de estacionamento de um veículo em uma vaga de estacionamento por um determinado período de tempo, o controle da numeração dos mesmos está atribuído a um código de controle geridos pelo poder concedente;
- e. **"Tiquetes Avulsos"** - é o elemento comprobatório de pagamento, que habilita a permissão de estacionamento de um veículo em uma vaga de estacionamento por um determinado período de tempo, o controle da numeração dos mesmos está atribuído a um código de controle geridos pelo poder concedente pode ser adquirido nos pontos de vendas;
- f. **"Cartão de estacionamento pré-pago"** – similar a um cartão de crédito, mas opera na modalidade pré-pago, como cartões de ônibus, estes servem para o pagamento da tarifa de estacionamento junto aos PDV's.

28.3 DA FISCALIZAÇÃO

Aspecto que engloba o ato de fiscalização dos usuários que utilizam o estacionamento regulamentado pago e aplicação das regras definidas para o mesmo e controle do tempo de cada ato de estacionamento.

A aplicação das regras e controle do tempo de estacionamento deverá ser feita de maneira eletrônica através dos equipamentos portados pelos monitores da concessionária e devem obedecer a alguns aspectos necessários para o correto funcionamento de todo o sistema, tal:

- a. **"Equipamentos Eletrônicos Multivagas"** – Equipamentos necessários para operacionalização da Área azul, devendo estes, operar de maneira *online*;
- b. **"PDA"** – Equipamento eletrônico utilizado por agente da autoridade de trânsito e/ou monitor para fiscalização e monitoramento das vagas e veículos estes equipamentos deverão trabalhar de forma *online*, obrigatoriamente, emitindo os AVISOS DE IRREGULARIDADE (AI) e AVISOS DE COBRANÇA DE TARIFA (ACT);
- c. **"Monitor"** - Pessoa contratada pela concessionária para exercer as atividades de monitoramento do uso das vagas e situação em que o veículo se encontra quando constatado o ato de estacionamento na área regulamenta. Responsável pela e consulta das placas dos veículos e das vagas onde os veículos estão estacionados, também é responsável pela orientação aos usuários condutores de veículos para a adequada utilização do estacionamento regulamentado pago;
- d. **"ACT - Aviso De Cobrança De Tarifa"** - Aviso em forma impressa emitido pelo equipamento do monitor quando constatado o estacionamento do veículo na área e vaga regulamentada, com as normas e regras aplicadas do estacionamento rotativo, sua orientação deverá permitir ao usuário entender como funciona o estacionamento rotativo e informa-lo que seu carro já foi constatado como estacionado, podendo ele, recolhendo a tarifa, evitar a autuação pela autoridade competente;
- e. **"Agente Da Autoridade De Trânsito"** - Servidor civil, estatutário ou celetista ou ainda policial militar, credenciado pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento, competente para lavrar o auto de infração, ao constatar a ocorrência in loco, emitindo o "Auto De Infração De Trânsito – AIT", de acordo com o §4º do artigo 280 do CTB;
- f. **"AI - Aviso De Irregularidade"** – Aviso em forma impressa emitido pelo equipamento do monitor quando constatado o uso indevido ou inobservância das regras estabelecidas para o estacionamento regulamentado, e, portanto, passíveis de autuação pela autoridade de trânsito;

g. **“Auto De Infração (AIT)”**: O documento legal utilizado para lavrar as infrações quando da violação das regras de trânsito previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) ou nas resoluções do estacionamento regulamentado pago, em que constarão todos os fatos relativos à infração, a saber:

- Local, data, hora do cometimento da infração;
- Caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários à sua identificação (ex: cor, modelo, município da placa, etc.);
- Tipificação da infração (a infração prevista no CTB e o seu enquadramento ao fato acontecido);

28.4 DA AUDITORIA

Aspecto que cabe ao poder concedente a sua execução, e compreende o ato de aferição e supervisão da qualidade dos serviços bem como a correta aplicação das regras pelo concessionário alguns conceitos sobre auditoria estão descritos a seguir:

- a. **“Chave Privada”** – É o método de encriptação que utiliza uma mesma chave para encriptar e desencriptar a mensagem; esta chave pode ser uma palavra, uma frase ou uma sequência aleatória de números.
- b. **“Códigos de Autorização”** – Código numérico único utilizado pelo sistema para autenticar as transações de pagamento de períodos (independente do meio utilizado), pagamento de tarifa pos uso e comercialização de vouchers para recarga dos meios ao portador disponibilizados. Estas transações estão obrigatoriamente subordinadas a disponibilidade de um Código De Autorização no momento da transação, devendo ser automaticamente negada a transação caso não haja numeração disponível nos lotes administrados (gerados e controlados) pelo poder concedente.
- c. **“NSU”** – Numeração Serial Única, utilizado para contabilizar as transações dentro do sistema de gestão eletrônica do estacionamento regulamentado pago.
- h. **“Lotes”** - Corresponde à geração e controle de um intervalo numérico de Códigos De Autorização, sua numeração e controle deverá estar sob responsabilidade do poder concedente/outorgante, o sistema escolhido pelo concessionário terá que permitir que somente o poder concedente através de um acesso de *login* e senha no sistema possa gerar essa numeração.
- i. **“Supervisão”** - Todos os processos e procedimentos adotados pelo município visando à supervisão e à fiscalização dos serviços a serem prestados pela concessionária, os

quais deverão primar pela perfeita utilização do estacionamento regulamentado pago, garantindo, desta forma, a rotatividade de vagas de estacionamento, em consonância com as normas previstas no Código De Trânsito Brasileiro e os procedimentos técnicos e administrativos definidos pelo outorgante. Adicionalmente, a concessionária, conforme definido no contrato de concessão, deverá notificar o poder concedente, fornecendo-lhe todos os elementos necessários à expedição da notificação ao usuário, sempre que constatado alguma irregularidade na utilização das vagas de estacionamento;

28.5 DAS RESPONSABILIDADES OPERACIONAIS

Aspecto que compreende as responsabilidades de cada ato envolvido na operacionalização do estacionamento regulamentado pago e compreende:

- a. **"Fiscalização"** – As ações de fiscalização do uso das vagas de estacionamento efetuadas pela outorgante através de seus instrumentos legais, visando fazer cumprir as normas gerais de trânsito conforme as disposições legais vigentes, no sentido de aplicar as autuações através de AIT (auto de infração de trânsito) utilizando ferramentas de gestão e controle do sistema de estacionamento, relativo aos veículos que deixaram de efetuar o pagamento da tarifa ou estiverem enquadrados de alguma irregularidade;
- b. **"Monitoramento"** – As ações executadas pelo monitores do concessionário que deverão ser no sentido de gerir e constatar a ocupação das vagas e situação em que o veículo estacionado se encontra quando constatado o ato de estacionamento na Área azul, isso se faz através do registro das placas do veículos estacionados e as respectivas vagas ocupadas para acompanhamento e controle do tempo de permanência dos veículos nas vagas disponibilizadas pelo sistema, coletando e disponibilizando as informações gerenciais ao outorgante. Também a emissão dos ACTs (avisos de cobrança de tarifa), AIs (aviso de irregularidades) comunicando os agentes de trânsito, para as devidas providências de fiscalização.
- c. **"Operacionalização"** – As ações desenvolvidas pela concessionária, que arcará com todos os custos e investimentos decorrentes ao longo do período de concessão, visando a implantação, operação, manutenção e a sustentação do sistema.

29 CONCEITOS SOBRE VAGAS

O objetivo principal do estacionamento rotativo pago é de promover um maior aproveitamento do uso das vagas junto ao meio fio através da rotatividade.

Atualmente, a própria distribuição das vagas de estacionamento rotativo pago na cidade, por si, já reflete os diferentes graus de concentração das atividades comerciais e de serviços.

Além da vaga convencional do estacionamento rotativo pago, existem ainda outros tipos de vagas exclusivas que permitem o estacionamento de forma diferenciada conforme segue:

a. Estacionamento destinado a pessoas portadoras de deficiência

A Constituição Federal, no artigo 227, § 1º, inciso II, estabelece a criação de programas de prevenção e atendimento especializado para portadores de deficiência física e a facilitação de acesso aos bens e serviços coletivos, com eliminação de preconceitos e obstáculos arquitetônicos.

A Lei Federal no 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece as normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, estabelece em seu art. 7º a obrigatoriedade de reserva de 2% das vagas de estacionamento de veículos, localizadas em vias ou espaços públicos, visando garantir melhor comodidade e facilidade de acesso.

b. Estacionamento para pessoas idosas

O Estatuto do Idoso, instituído pela Lei Federal no 10.741/03, que regula o direito assegurado às pessoas idosas, determinou em seu art. 41 a obrigatoriedade de reserva de 5% (cinco por cento) das vagas nos estacionamentos públicos e privados, visando garantir melhor comodidade e facilidades de acesso.

c. Estacionamento para motos

O crescimento do número de motocicletas e a grande procura pelos espaços de estacionamento na via pública têm gerado disputa entre as motocicletas e os demais veículos por vagas de estacionamento. A adoção de critérios para implementação de bolsões para motocicletas, nas áreas que apresentam estacionamento rotativo, organizará a ocupação das vagas e garantirá melhor utilização do espaço, além de reduzir problemas de segurança decorrentes do estacionamento de motocicletas entre veículos. O estacionamento dos veículos motorizados de duas rodas deverá ser feito em posição perpendicular à guia da calçada (meio-fio) e junto a ela, salvo quando houver sinalização que determine outra condição.

d. Curta Duração:

Vagas sinalizadas consideradas pelo Órgão Municipal de Trânsito como essenciais ao atendimento dos serviços de parada rápida (hospitais, prontos socorros, farmácias e hotéis), que pela finalidade estão isentas do pagamento de tarifa.

e. Carga e Descarga:

Sugerimos que o Departamento de Trânsito analise a necessidade e as demandas solicitadas pelos comerciantes e em conformidade com a empresa que for operar o sistema de estacionamento rotativo sinalize as vagas. O espaço necessário para carga e descarga pode ser considerado o espaço de 2 a 4 vagas de carro, como mostra a figura:

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

30 CONSIDERA-SE:

30.1 QUANTO AOS PROCESSOS ADMINISTRATIVOS

É necessário para o entendimento dos processos os seguintes conceitos:

a. **"Adjudicatária"** - A Licitante à qual será adjudicado o objeto da licitação, após a classificação de propostas realizada pela comissão e homologação do resultado da licitação.

b. **"Projeto Básico"** - A identificação e detalhamento das ações necessárias para a operacionalização do sistema e atendimento as especificações e requisitos estabelecidos.

c. **"Projeto Executivo"** - Projeto executivo de engenharia para as obras, a implantação e instalação do sistema de operação, com os elementos e informações na forma prevista no contrato de concessão englobam principalmente, mas não se limitando à:

I. Sinalização das Vagas:

- Vertical - Conjunto de placas de trânsito que servem para orientar os usuários quanto das normas de trânsito e funcionamento da Área azul, o detalhamento de estar contido termo de referência.
- Horizontal - Todas as vagas deverão estar sinalizadas através numeração única pela da qual, todas as informações contidas no cadastro das mesmas bem como todos os dados estatístico referentes a utilização, tais informações poderão ser acessadas pela concessionária e órgão de

transito competente permitindo assim melhor controle e gestão do estacionamento rotativo pago.

- d. **"Serviços"** - Os serviços bem como a execução de obras, fornecimento, instalação, gestão, operação e manutenção do Estacionamento Regulamentado Pago, a serem executados pela concessionária em razão da outorga da concessão, nos termos e condições estabelecidas na proposta da licitante vencedora, respeitadas as regras previstas no termo de referência e no contrato de concessão.
- e. **"Outorgante"** - Prefeitura municipal de TUBARÃO - SC que fará concessão da exploração do estacionamento regulamentado pago.
- f. **"Etapa"** - Representa cada passo na implementação do estacionamento rotativo eletrônico a ser cumprido pela concessionária, de acordo com os termos e condições previstos neste termo de referência, bem como em consonância com a sua proposta;
- g. **"Concessão"** - A concessão onerosa do uso e exploração econômica, em caráter exclusivo, de vagas de estacionamentos visando à prestação dos serviços e demais ônus e encargos assumidos pela concessionária, conforme previsto no contrato de concessão.
- h. **"Concessionária"** A pessoa jurídica habilitada e escolhida, mediante licitação pública, para atender ao objeto da concessão e executar o escopo de serviços estabelecido, compreendendo todas as obrigações e direitos, conforme estabelecido no contrato de concessão.
- i. **"Contrato de Concessão"** - instrumento jurídico que regulamenta o objeto, o escopo dos serviços, a vigência, os prazos de implantação, o nível de qualidade de serviços, bem como os deveres e obrigações da outorgante e da concessionária a ser assinado pelas partes.
- j. **"Outorga"** - O valor a ser pago pela concessionária pela concessão onerosa do direito a exclusividade na exploração econômica das vagas de estacionamento, conforme as condições previstas no edital e no termo de referência;
- k. **"Repasse Mensal"** - Valor fixado em percentual não inferior a 7% (sete por cento) a ser repassado mensalmente pela Concessionária À Outorgante, calculado sobre o valor auferido da receita advinda da exploração do Estacionamento Rotativo Pago.
- l. **"Termo De Referência"** - Documento é anexo do Contrato De Concessão;

31 SOBRE AS REGRAS

Com o objetivo de manter o princípio da rotatividade de vagas para possibilitar que um maior número de veículos utilize uma mesma vaga, como também a norma estabelecida pela sinalização de regulamentação implantada em cada área é necessária estipular e entender os princípios que regem o funcionamento do estacionamento regulamentado pago e seus conceitos, elencados assim:

31.1 CONCEITOS:

- a. **"Período ou Unidade de estacionamento (EU)"** – intervalo de tempo atribuído ao valor da tarifa, este período e seus múltiplos serão utilizados para definição dos tempos de permanência nas vagas de estacionamento;
- b. **"Tarifa"** - É o valor pecuniário fixado pela outorgante a ser cobrado pela concessionária aos usuários pelo uso das vagas e pelo período do estacionamento regulamentado pago, também como pela prestação dos serviços, nos termos do edital e do contrato;
- c. **"Tarifa Pós Uso"** - tarifa administrativa e regulamentada pelo outorgante que tem como finalidade dar a oportunidade do usuário que recebeu um ACT (aviso de cobrança de tarifa), e não efetivou seu pagamento conforme instrução e regra que determina o estacionamento regulamentado pago, a regularizar sua situação. A tarifa pós uso poderá ser paga até o prazo máximo estipulado pelo regulamento ou lei. O não pagamento do mesmo dentro do prazo implicará na conversão para multa de trânsito;
- d. **"Tempo De Permanência"** - O período de permanência do veículo ocupando uma mesma vaga de estacionamento, conforme definida pela sinalização;
- e. **"Turnos De Operação"** - Intervalo entre o início e o fim da cobrança diária. Definido dentro do sistema para evitar a cobrança da tarifa de atos de estacionamento fora do horário de operação do estacionamento regulamentado pago.
- f. **"Usuários"** - Pessoas que façam uso dos serviços objeto da concessão;
- g. **"Auto Estacionamento"** – Ação pela qual o usuário, através dos meios de pagamentos disponibilizados pela concessionária, registra e efetua o pagamento da tarifa de estacionamento sem utilização da rede de PDVs ou atendimento do monitor, entende-se como funcionalidade que facilita a usabilidade do estacionamento regulamentado pago, oferecendo comodidade e facilidade na utilização do mesmo.
- h. **Conveniência ou débito automático** – Meio de pagamento que engloba todas as formas de recolhimento da tarifa pública sem uma ação direta do usuário, sendo esta cobrança efetuada de forma automática pelos agentes da concessionária, também denominada

débito automático, para tal modelo de pagamento o usuário deverá conter créditos pré-pagos para a devida cobrança da tarifa.

31.2 REGRAS:

- a. **Vagas de Área Azul** - São partes das vias consideradas pela Secretaria Municipal de Urbanismo Mobilidade e Planejamento como aquelas com demanda de estacionamento, devendo pelo sistema ser desestimulado o uso através da cobrança de tarifa para veículos sendo que o período de estacionamento máximo de permanência é de 02 (duas) horas;
- b. **Área Branca** - São partes das vias consideradas pela Secretaria Municipal de Urbanismo Mobilidade e Planejamento como essenciais ao atendimento dos serviços de emergência, sociais ou oficiais, que pela finalidade estão isentas do pagamento da tarifa, citando-se dentre estas, as vias em frente a:
 - **Serviços Essenciais e de Emergência:** hospitais, prontos socorros, farmácias, e demais áreas a serem estabelecidas pela SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO, MOBILIDADE E PLANEJAMENTO, estas sempre com uso obrigatório da "pisca alerta" ativado, com período de tempo máximo de 15 minutos;
 - **Vagas para Portadores de Necessidades Especiais:** vagas sinalizadas para estacionamento destinadas a veículos conduzidos ou conduzindo pessoa portadora de deficiência física, isentas de pagamento de tarifa, devendo o veículo estar devidamente identificado e com autorização conforme estabelece a resolução 304 de 18 de dezembro de 2.008 do CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito.
 - **Vagas para idosos:** vagas sinalizadas para o estacionamento de veículos conduzidos ou conduzindo idosos, mediante pagamento da respectiva tarifa e devidamente identificado com autorização conforme estabelece a resolução 303, de 18 de dezembro de 2.008, do CONTRAN.

31.3 INFRA ESTRUTURA:

É de responsabilidade da concessionária dispor de recursos humanos, físicos e tecnológicos para correta prestação dos serviços contratados deve-se, portanto, dispor, mas não se limitando a no mínimo:

- a. **"Sistema de Operação"** - Conjunto de equipamentos, instalações, bens, Sistema e procedimentos necessários para a operação, manutenção e exploração dos serviços;
- b. **"Sistema"** - Os dispositivos, meios, sistemas e recursos tecnológicos e afins, bem como as obras e sinalizações e os normativos legais, organicamente arranjados, a serem

fornecidos, instalados, geridos, operados e mantidos pela concessionária, para a implantação, operação, manutenção das vagas de estacionamento e a prestação dos serviços aos usuários, nos termos e condições previstos no termo de referência e no contrato de concessão.

c. **"Cco" ou "Centro de Controle Operacional"** - Central técnica que deverá ser implantada, gerida e operada pelas Concessionária, visando garantir a efetividade, eficácia e eficiência da operação dos serviços, realizando o gerenciamento e o controle dos mesmos. Deverá ser capaz de receber dados operacionais, processá-los, transformá-los em informações subsidiando o processo de tomada de decisão, as ações e a elaboração de relatórios gerenciais, entre outros;

d. **"Central de Atendimento ao Usuário"** - Central de Serviços a ser implantada, gerenciada e operada pelas Concessionária, para onde convergem todas as comunicações de usuários, incluindo reclamações, sugestões, elogios, pedidos de informações, pedidos de providências, etc.;

e. **"Base de Dados"** - É a coleção de informações referentes à operação do estacionamento regulamentado, pago, armazenadas de maneira estruturada e de forma lógica em servidores redundantes, podendo ser utilizadas pelo sistema para gestão e controle da área azul.

f. **"Cadastro de vaga"** - Todas vagas, independente de seu tipo deverão ter um cadastro dentro do sistema, como também deverá ser entregue pela concessionária uma planta do município contendo o posicionamento de cada vaga, ainda deve contemplar na base cadastrada as seguintes informações (logradouro, numeração de sua posição no logradouro, latitude e longitude, área e tipo);

31.4 ÍNDICES

Índices estatísticos e financeiros adotados na gestão do estacionamento regulamentado pago:

a. **"IPCA"** - O Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo apurado pelo IBGE a ser utilizado como base para correção anual do valor da tarifa, o índice de reajuste deverá contar no termo de referência, edital e contrato.

b. **"Taxa de Respeito"** - Relação entre a taxa de ocupação e o índice de respeito de recolhimento de TARIFA. Percentual obtido através da quantidade total de vagas ocupadas regularmente sobre o total de vagas ocupadas;

- c. "Taxa de Ocupação" - Percentual obtido através da quantidade total de vagas ocupadas sobre o total de vagas disponíveis;

32 ALTERAÇÃO DAS ÁREAS, ÁREAS E VAGAS DE IMPLANTAÇÃO

As ÁREAS DE IMPLANTAÇÃO e ÁREAS DE ABRANGÊNCIA poderão a qualquer tempo do CONTRATO DE CONCESSÃO ser, total ou parcialmente, alteradas pela OUTORGANTE no sentido de excluir ou incluir ÁREA S, ÁREAS ou VAGAS DE ESTACIONAMENTO em decorrência, entre outras, da dinâmica de crescimento do MUNICÍPIO, das alterações de uso e ocupação do solo, em decorrência da necessidade de melhoria da fluidez e segurança do Trânsito, de necessidades transporte coletivo ou carga e descarga ou da preservação e melhoria da qualidade de vida.

33 CRITÉRIOS BÁSICOS PARA PARTICIPAÇÃO DE EMPRESAS NO PROCESSO LICITATÓRIO

33.1 PROPOSTA COMERCIAL

O critério para participação e seleção no processo licitatório para concessão a título oneroso, da exploração do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago em vias públicas e logradouros públicos de TUBARÃO - SC para veículos automotores e similares, através de dispositivo eletrônico multivagas, será avaliado mediante melhor oferta de percentual oferecida a administração municipal, não podendo ser inferior a 10% (dez por cento) da receita bruta mensal, cujo valor deverá ser auditado em tempo real.

34 TARIFA

A TARIFA DE USO será definida através de ato do Poder Executivo Municipal.

A tarifa a ser paga pela utilização da vaga de estacionamento está estimada em R\$ 3,00/hora (três reais por hora) - sendo este o menor valor que se deve recolher ao utilizar o estacionamento rotativo para automóveis, caminhonetes e camionetas, sendo que o recolhimento da tarifa do menor período lhe dará o direito de utilização da vaga por até 1h (uma hora), tais valores deverão ser corrigidos anualmente através do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) publicado pela Fundação Getúlio Vargas, tomando-se como índice inicial (data base) o mês de janeiro de 2018. Os valores corrigidos deverão ser arredondados em décimos de real. Tais valores estão demonstrados na planilha de viabilidade econômico-financeira parte integrante deste documento.

Quanto ao período fracionado de utilização de 1/2 hora (meia hora) deverá ser ofertado como forma de **conveniência ao usuário** através de meios de pagamentos ao portador (PPP e/ou APP de celular).

Poderá ser adquirido múltiplos períodos para o mesmo ato de estacionamento, desde que o tempo máximo de permanência na vaga não desobedeça ao permitido pela sinalização.

35 DOCUMENTAÇÃO RELATIVA À QUALIFICAÇÃO TÉCNICA E CAPITAL SOCIAL

A empresa licitante deverá apresentar, além da documentação exigida pelo edital de licitação, a comprovação de capacidade técnica em seu nome, por meio de Atestado Técnico, com o devido registro, e devidamente acervado em órgão competente (conselho regional de engenharia) e registro no CRA

(Conselho Regional de Administração) emitido por pessoa jurídica de direito público estabelecido em território brasileiro, demonstrando que a proponente executou ou esteja executando operação os serviços de exploração, gestão e administração de estacionamentos rotativos em vias e logradouros públicos, com um número mínimo de 1000 (mil) vagas efetivamente operadas ou em operação, em um mesmo município.

Não deverá ser aceita a comprovação de aptidão mediante documento emitido pela própria proponente ou por quem possa, diretamente ou indiretamente, ser beneficiário dessa comprovação.

Declaração da proponente, assinada pelo seu representante legal, com procuração ou devidamente identificada para tanto no seu estatuto ou contrato social, de que atenderá as exigências mínimas relativas à implantação das instalações, equipamentos e pessoal técnico especializado e essencial para o cumprimento do objeto da licitação.

36 SOBRE SISTEMA DE GESTÃO – TECNOLOGIA E EQUIPAMENTOS

36.1 DO SISTEMA DE GESTÃO E FISCALIZAÇÃO

O sistema deverá dispor de tecnologias avançadas e inovadoras, com grau de serviço eficiente, automatizado e informatizado para controle e gestão do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago em vias e logradouros públicos, integrando os processos de estacionamento e fiscalização, oferecendo aos seus usuários uma nova opção para pagamento do uso de vagas de estacionamento, proporcionando assim, um melhor gerenciamento operacional das atividades de estacionamento, baseando-se nas informações recebidas em tempo real dos agentes de monitoramento e fiscalização quando também dos usuários quando optarem em utilizar aplicativos para smartphone/celulares fornecidos pela Concessionária.

A plataforma deverá compreender um conjunto de processos informatizados que tenham como objetivo administrar o Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago através da análise das informações coletadas em campo em tempo real. Deverá ser de fácil operação, tanto para o usuário quanto para os monitores em campo, atualizando todos os dados recebidos, tanto pelos usuários e/ou fornecidas pelos monitores em campo, gerando informações das situações de estacionamento.

O sistema deverá possibilitar aos seus usuários pagar pelos períodos previstos de estacionamento (1/2 hora até 2 horas), por período máximo estabelecido pela sinalização de cada via.

Os recursos disponíveis pelo sistema devem permitir a transparência e a eficiência no controle e gerenciamento dos serviços, abrangendo os seguintes pontos:

- a. A administração dos serviços de forma a produzir relatórios gerenciais e estatísticos a partir do processamento de dados produzidos nos equipamentos eletrônicos multivagas e dos equipamentos utilizados para o monitoramento.

- b. A administração econômica e financeira, de forma a produzir relatórios que demonstrem os números de controle dos e-tickets emitidos e o valor das operações de estacionamento, elemento básico para o cálculo da parte a ser paga ao Poder Concedente.
- c. O sistema deverá permitir o cadastro das áreas, vagas, por tipo (carro, moto, idoso, portador de necessidades especiais, embarque e desembarque), todas elas identificadas através de numeração para o devido de controle das mesmas.
- d. O sistema deverá apresentar através de relatórios dados estatísticos das ocupações por vagas (efetividade, taxa de ocupação, taxa média de ocupação, total de verificações, média de verificações).
- e. O sistema deverá permitir o monitoramento dos veículos obtendo informações dos veículos por hora que estão estacionados com os seguintes dados (horário, fora de tolerância, em tolerância, irregulares com seus respectivos dados).
- f. O sistema deverá permitir o controle de eficiência de seus monitores que farão a fiscalização dos veículos em campo, permitindo verificar sua eficiência com as seguintes informações (eficiência de verificações, eficiência em irregularidades e eficiência geral).
- g. Todos os itens relacionados acima e as suas informações e operações deverão ser de forma on-line.

PARANASUL

A ferramenta de gestão deverá apresentar os seguintes requisitos mínimos de programação, operação e coleta de dados essenciais de todos os equipamentos multivagas e demais dispositivos utilizados para monitoramento e fiscalização utilizados no processo, que permitam:

- a. Ter um cadastro que controle todos os acessos de usuários operadores da plataforma do sistema sendo eles do Poder Concedente, da Concessionária, dos Pontos de Venda.
- b. Ao Poder Concedente, o controle, a geração e emissão da numeração dos e-tickets (tickets eletrônicos) de forma a evitar fraudes, permitindo ainda a emissão de relatório sobre o uso dos mesmos.
- c. Deverá estar previsto no sistema um cadastro das áreas a ser explorada pelo Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago com informações de sua modalidade e tipo, quantidade de vagas, identificação numérica das vagas.
- d. O sistema deverá contemplar de forma on-line o status de ocupação de suas vagas e áreas, permitindo a visualização de gráficos e relatórios.

- e. Uma vez que os usuários finais utilizarão o sistema para gestão dos créditos pré-pagos, extratos de uso do sistema de estacionamento e os usuários da própria operação do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago, e para isso o sistema deverá ser compatível com os padrões definidos pela W3C, de modo a garantir todas as suas funcionalidades em ambiente WEB, via "browser" (Internet Explorer, Firefox ou Google Chrome), utilizando "SSL" (protocolo de segurança que criptografa todos os dados trafegados entre o computador do usuário, smartphone e o da solução a ser utilizada) através da internet, com o objetivo de acesso às informações de forma segura, seja por parte da Concessionária ou pelo Poder Concedente.
- f. O sistema deverá permitir a transferência das configurações e parâmetros operacionais para os equipamentos multivagas e de monitoramento de forma on-line.
- g. As transferências de configurações e parâmetros operacionais, transacionais e de monitoramento ocorridas através dos equipamentos utilizados na operação, sendo eles os equipamentos multivagas emissores de tickets eletrônicos, ou os equipamentos utilizados para monitoramento emissores de aviso de irregularidade, deverá ser transferida de forma on-line para as bases de dados do Sistema de Gestão.
- h. O sistema deverá permitir de forma on-line o controle de emissão e a arrecadação dos equipamentos multivagas em tempo real.
- i. Permitir a utilização de diferentes MEIOS DE PAGAMENTO, Gerar as informações de forma on-line referentes à:
- I. Relação de veículos e motocicletas irregulares.
 - II. Visualização de ocupações das vagas inclusive o status das vagas.
 - III. Estatísticas referentes à utilização das vagas: indicadores como de taxa de ocupação, taxa efetiva e irregularidades.
 - IV. Valores de arrecadação referentes a todas as transações de autenticações dos e-tickets.
 - V. Valores de arrecadação referentes à quitação de irregularidade, informando se necessário os dados referentes a cada uma delas.
 - VI. Permitir a fiscalização e acompanhamento dos dados imputados e lançados pelos agentes monitores em tempo real através de plataforma WEB.
 - VII. Todas as informações do monitoramento realizados em campo (vias e logradouros

- VIII. Públicos) deverão ser armazenadas, mantidas durante o período de vigência do contrato em base de dados do sistema pretendido e apresentadas nas consultas quando solicitada, sendo obrigatório pelo menos 1 (um) ano de forma on-line.
- IX. O dispositivo móvel a ser utilizado na fiscalização e monitoramento deverá permitir trabalho somente on-line.
- X. Este deverá ter um cadastro com número de série todos os equipamentos multivagas utilizados na operação também como os equipamentos de monitoramento para a devida segurança do sistema.
- XI. Além dos relatórios mencionados, o sistema deverá permitir a inclusão de outros considerados importantes, bem como ser totalmente parametrizável.

36.2 DO SOFTWARE E DO TERMINAL ELETRÔNICO DE MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO

A obrigatoriedade do uso do terminal eletrônico terá o objetivo de auxiliar na gestão e fiscalização das áreas do sistema, pelos monitores da Concessionária e/ou pelos agentes de trânsito responsáveis pela fiscalização e autuação das irregularidades constatadas. Tais dados deverão ser enviados para a central de controle e gestão, através de conexão via internet. Desta forma, o Poder Concedente terá todas as informações da operação de forma on-line, a fim de intervir e providenciar qualquer atividade ou ação de fiscalização e auditoria permitindo tomar decisões de forma pró-ativa.

A marca e o modelo dos equipamentos serão definidas pela Concessionária a sua livre escolha, podendo ser do tipo PDA, POS, SMARTPHONE, ou similar e deverão ser obrigatoriamente aprovados pelo Poder Concedente, devendo ter as seguintes funcionalidades e características: Do terminal de monitoramento e fiscalização:

- a. Deverão ser portáteis, de fácil manuseio.
- b. Ter como premissa trabalhar de forma on-line conectado a central de gestão e processamento.
- c. Obrigatoriamente deverá ter a função de impressão, podendo ser conectado se necessário a uma impressora portátil se este não vier a ter esta característica.
- d. Ter teclado alfanumérico.

Das funcionalidades do software no terminal de monitoramento e fiscalização:

- a. Deverá ter a função de imputar a placa do veículo e a vaga numerada onde ele se encontra como forma de identificação, enviando as informações para base de dados.

- b. A aplicação não deve permitir uma nova consulta sem que ocorra o input da numeração da vaga pelo monitor em hipótese alguma.
- c. Só deve permitir a consulta do status do veículo através do input da placa, informando inclusive o tempo que o veículo se encontra irregular.
- d. Quando da consulta não importando em qual modalidade o veículo em que constar o status irregular este deverá aparecer o tempo da irregularidade.
- e. Quando for constatada uma irregularidade o software obrigatoriamente deverá automaticamente emitir um Aviso de Irregularidade solicitando dados adicionais do veículo e não deve permitir fazer qualquer operação sem que o processo de emissão de irregularidade esteja finalizado, evitando assim a fraude.
- f. Realizar comunicação de dados entre a equipe de monitoramento e a base para controle da fiscalização e estatística.
- g. Enviar automaticamente todas as operações transacionais, sendo elas de consultas ou emissões de avisos de irregularidades por conexão segura de dados.
- h. O software deve permitir uma consulta da lista de carros irregulares através de uma funcionalidade.

36.3 PARÂMETROS DOS EQUIPAMENTOS OPERACIONAIS DA FISCALIZAÇÃO

O equipamento portátil deverá ter capacidade de ser configurado para atender condições diferenciadas e específicas dos parâmetros de operação. Estes parâmetros operacionais incluem:

- a. Área de fiscalização.
- b. Descrição da irregularidade:
 - I. Fora da vaga de estacionamento.
 - II. Tempo esgotado.
 - III. Sem e-ticket ou sem o pagamento de tarifa.
- c. Dados do veículo infrator:
 - I. Modelo, marca, espécie, cidade e placa.
 - II. Data e horário.
 - III. Número do monitor.

d. Controle por senha.

36.4 EQUIPAMENTOS ELETRÔNICOS MULTIVAGAS

O equipamento eletrônico multivagas emissores de tickets de estacionamento deverá ter capacidade de ser configurado para atender condições diferenciadas e específicas dos parâmetros da operação e das funcionalidades e premissas previstas neste documento sem exceção.

Se a Concessionária escolher para essa operação o equipamento parquímetro, este deverá atender requisitos estruturais necessários para implantação nas vias públicas, na condição de evitar no mínimo a questão de acessibilidade. Eles deverão estar instalados em vias públicas e a sua configuração deverá ser feita através de programação (software) e deve manter a característica de estar operando de forma on-line nos processos transacionais, ainda deve conter, com um sistema de segurança para bloquear acesso de pessoas não autorizadas. Ainda será necessário apresentar projeto de implantação e sinalizar as vias públicas de forma que deficientes visuais não venham a colidir com os mesmos, adequando as normas de mobilidade urbana.

Sendo equipamentos eletrônicos multivagas portáteis, estes poderão estar instalados nos Pontos de Venda na rede de comércio da cidade (devidamente identificados) e deverá atender as mesmas características funcionais expostas neste documento e a sua configuração deverá ser feita através de programação (software), com um sistema de segurança impedindo o acesso de pessoas não autorizadas.

O tipo, fabricante e modelo de equipamento, bem como seu modelo operacional não devem interferir ou alterar em hipótese alguma nas características funcionais do sistema e suas premissas definidas e exigidas.

A reconfiguração de parâmetros de um equipamento eletrônico multivagas seja qual for o modelo operacional adotado e instalado nas vias públicas ou nos Pontos de Venda deverá permitir ser feita de forma remota. A manutenção física do equipamento deverá ser feita por técnico qualificado, e em campo.

36.5 CARACTERÍSTICAS FUNCIONAIS EQUIPAMENTO ELETRÔNICO MULTIVAGAS

O equipamento eletrônico multivagas deverá possibilitar aos usuários ou aos operadores dos Pontos de Venda executar no mínimo os seguintes procedimentos:

- a. Adquirir e-ticket (crédito de período de estacionamento), com regras e tarifas estabelecidas para cada área, de acordo com a sinalização de regulamentação implantada no local do estacionamento.
- b. Consultar o saldo de crédito disponível.

- c. Efetuar recargas nas modalidades pré-pagas disponíveis.
- d. Fazer a reimpressão do e-ticket de estacionamento.
- e. Todas as transações operacionais sem exceção deverão ocorrer de forma on-line junto à central de processamento e gestão.
- f. Emitir comprovante da aquisição do e-ticket, de acordo com o período adquirido.
- g. Possuir painel informativo ou visor com mensagem para informar e orientar aos usuários sobre como proceder nas transações.
- h. Informar através de códigos de mensagem sobre quaisquer erros ou falhas operacionais do equipamento eletrônico multivagas ou da central de processamento ou do meio de comunicação e ainda deverá automaticamente cancelar a transação e emitir uma mensagem informativa ao usuário operador. Estes códigos através de legendas deverão ser apresentados pelo gestor do sistema através de documento formal.
- i. A transação deverá ser automaticamente negada através do equipamento toda vez que a soma dos períodos solicitados excederem ao tempo máximo de funcionamento do estacionamento rotativo.
- j. Os equipamentos eletrônicos multivagas deverão enviar e autenticar na base de dados toda e qualquer transação registrando cada tipo de transação efetuada.
- k. O equipamento deverá ter na memória os dados da última transação ocorrida para efeito de segurança caso ele não receba a confirmação da transação da central de processamento e gestão por qualquer motivo que seja.
- l. Totalização diária ou por fechamento dos valores transacionados por qualquer tipo (venda avulsa, recarga pré-paga ou regularização) de transações de pagamento pelo equipamento, identificados por forma de pagamento.
- m. O equipamento eletrônico multivagas deverá possuir recursos de proteção e segurança dos dados de forma a garantir a integridade das informações armazenadas e evitar a possibilidade de adulteração e/ou fraude.
- n. O equipamento eletrônico multivagas deverá permitir, a qualquer momento, a realização de consultas por parte de pessoal qualificado e com acesso autorizado ao equipamento, para fins de fiscalização e auditoria.
- o. As consultas no equipamento eletrônico multivagas deverão ser orientadas por menu autoexplicativo e/ou ainda como obrigação contratual de que a Concessionária deverá

treinar um profissional do Poder Concedente para esta função de auditoria, acompanhamento e fiscalização do sistema, e a este deverá ser possível à emissão de relatórios de qualquer tipo de controle.

p. O equipamento deverá ter a função de quitação de irregularidade.

36.6 DOS COMPROVANTES

a. **"Comprovantes de Pagamento"** - Comprovante em qualquer modalidade sendo ele impresso ou eletrônico que comprove qualquer tipo de pagamento efetuado pelo usuário. Este comprovante deve constar obrigatoriamente o valor da transação, data, hora de sua emissão, NSU (numeração serial), nome ou número de identificação do ponto de venda quando realizada por um PDV, e tipo da transação, podendo ser:

- Aquisição de Vouchers;
- Ativação do E-Tiquete;
- Pagamento de tarifa pós uso;
- Recarga de credito para conta pré-paga.

"E-Tiquete ou Tiquete Eletrônico" - é o elemento comprobatório de pagamento, seja ele de papel ou eletrônico, que habilita a permissão de estacionamento de um veículo em uma vaga de estacionamento por um determinado período de tempo, no momento de sua geração ficará atribuída a um Código de Autorização.

36.7 COMPROVANTES DE AQUISIÇÃO DO E-TICKET (PERÍODO DE ESTACIONAMENTO) AVULSOS OU PRÉ-PAGOS

O comprovante de aquisição de tempo de estacionamento deverá ter, no mínimo, as seguintes informações:

- Especificar o intervalo de horário e o limite de validade.
- Horário da transação e horário da validade do Ticket.
- Número do equipamento eletrônico multivagas emissor.
- NSU (número sequencial único de qualquer tipo de transação).
- Valor pago pelo período.
- Número do e-ticket.
- Placa do veículo.

- h. Tipo de veículo.
- i. Demais dados característicos da transação realizada complementares pertinentes à operação.
- j. Quando o pagamento for efetuado com crédito pré-pago da conta do usuário o equipamento deverá gravar, no recibo do usuário, o saldo remanescente da conta.

As informações de limite de validade do estacionamento regular (data e hora), bem como orientação de caráter e educativo, deverão ser facilmente legíveis à luz do dia, lembrando que não é obrigatória a exposição do ticket eletrônico no interior do veículo, pois a fiscalização estará sendo acionada, pelos dados da placa do veículo estacionado e pela vaga devidamente numerada. Este controle se dará por meio eletrônico.

36.8 INFORMAÇÃO AOS USUÁRIOS

Todas as mensagens, informações pertinentes ao uso e instruções impressas referentes aos equipamentos inclusive em seu gabinete ou no display do equipamento e nos materiais impressos deverão ser apresentadas em idioma português.
O visor do teclado do equipamento deverá ser do tipo alfanumérico e deverá demonstrar através de display todas as informações necessárias ao usuário.

36.9 SISTEMA INFORMATIZADO VIA TELEFONIA CELULAR OU SIMILAR PARA O USUÁRIO FINAL

A concessionária obrigatoriamente deverá disponibilizar o funcionamento de pelo menos 01 (uma) modalidade de aquisição do e-ticket através de sistema informatizado, via telefonia celular ou similar, conforme especificações técnicas a seguir:

A utilização desse sistema informatizado via telefonia celular ou similar será facultativo, de acordo com a vontade e interesse do usuário final. A Concessionária não poderá cobrar um valor referente à manutenção deste sistema de cada usuário.

Pela aquisição dos créditos eletrônico pré-pago o sistema deverá dispor de pagamento em pelo menos duas modalidades (ex: via cartão de crédito, débito ou boleto bancário).

Após o cadastramento, para a utilização da conta pré-paga de uso exclusivo para o Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago, bastará ao usuário utilizar a aplicação do celular para fazer uso de uma vaga do sistema e adquirindo a quantidade de períodos desejados, submetendo-se as regras definidas e informadas através da sinalização, não sendo necessária a colocação da informação da numeração da vaga, esta obrigação caberá aos monitores da Concessionária.

Se o usuário vier a renovar o período além dos já utilizados inicialmente com permanência máxima de 2 (duas) ou 4 (quatro) horas através do aplicativo sem que este tenha mudado o

veículo da vaga numerada e identificada, o proprietário do veículo estará sujeito às penalidades previstas na lei, pois o veículo estará em condição irregular perante a legislação vigente, mesmo havendo adquirido um novo período através da aquisição de um e-ticket, pois seria necessário trocar o veículo de vaga.

O sistema deverá contemplar e permitir o acesso via internet, para as consultas via "web" dos usuários, onde deverá dispor condições de requisitar um extrato detalhado do uso dos créditos utilizados da sua conta para o estacionamento com detalhamento de dia hora e local.

36.10 DESCRIÇÃO DO FUNCIONAMENTO E CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

O usuário deverá ter como opção para adquirir o e-ticket (ticket eletrônico) e utilizar o Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago, através de sistema informatizado via telefonia celular ou similar, devendo para tanto fazer prévio cadastramento na sede da Concessionária, via sitio eletrônico ou por telefone, ocasião em que deverá preencher seus dados cadastrais onde poderá utilizar das facilidades disponíveis para uso da aplicação com objetivo de utilizar o serviço através do "auto estacionamento".

O processo prevê abertura de uma "conta" no sistema, obrigatoriamente com CPF do titular da conta pré-paga e a data de nascimento. Este sistema não deve necessitar de qualquer interferência com os espaços públicos e deve proporcionar comodidade para seus usuários fornecendo histórico das operações realizadas nesta conta.

Toda a operação através desse meio tem como uso obrigatório de número do CPF cadastrado e, se possível, da placa.

36.11 ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS OPERACIONAIS

Para que a Secretaria Municipal de Urbanismo Mobilidade e Planejamento obtenha o devido controle financeiro da operação no quesito controle da arrecadação (e-ticket), o sistema deverá atender os parâmetros e características descritas a seguir:

Permitir que somente o Poder Concedente, através da Secretaria Municipal de Urbanismo, Mobilidade e Planejamento, possa gerar o lote com a numeração de controle referente aos tickets eletrônicos.

Os e-tickets deverão ser numerados com série únicos e sequenciais.

A Concessionária não poderá ter acesso, de forma alguma, ao controle desta numeração, ou seja, a concessionária não tem acesso à numeração de um e-ticket até que ele seja utilizado.

A inobservância a esta regra será considerada falta grave implicando na rescisão contratual motivada por quebra de regra de contrato.

O sistema deverá permitir a emissão de relatórios para o controle de estoque dos e-tickets com objetivo de possibilitar a auditoria periódica, possibilitando acompanhar a venda e estoque, por parte da Secretaria Municipal de Urbanismo, Mobilidade e Planejamento.

Os equipamentos eletrônicos multivagas emissores de e-tickets, instalados nos Pontos de Venda ou nas vias públicas deverão trabalhar de forma integrada e on-line em relação ao sistema central, permitindo que todas as transações para emissão do mesmo sejam

autenticadas no sistema central, de forma que a cada emissão de um e-ticket, a sua numeração deverá ser impressa no recibo de controle do usuário.

O sistema deverá ter uma única forma de acesso a essa base de e-tickets de forma que não importe a ordem, equipamento ou local da emissão do mesmo.

A Concessionária deverá solicitar ao Poder Concedente que a seu critério deverá gerar a emissão de cada lote de e-ticket, sendo necessário a cada pedido, entregar documento formal de solicitação. O Poder Concedente não poderá negar a emissão do mesmo para a Concessionária, a não ser que ele tenha cometido uma falta grave, ou esteja inadimplente junto ao Poder Concedente por mais de 90 (noventa) dias.

O sistema deverá garantir que a geração da numeração de quaisquer e-tickets sempre se dará em uma única numeração de série, aprovados previamente pela Secretaria Municipal de Urbanismo, Mobilidade e Planejamento .

36.12 MANUTENÇÃO

A Concessionária deverá manter em perfeito estado de funcionamento e segurança todos os equipamentos, as sinalizações e os demais dispositivos utilizados para a perfeita operação do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago.

36.13 CONTROLE DE ACESSO A CONTEÚDO

Com a finalidade de garantir que os funcionários da Concessionária acessem de forma segura o conteúdo das informações geradas e armazenadas através das operacionalizações do Sistema Informatizado de Gestão, bem como durante a execução de todas as suas funcionalidades, o sistema pretendido deverá possuir mecanismo de identificação que associe dados pessoais e senhas.

Todas as funcionalidades aqui deverão ser cumpridas sob pena de cancelamento de Contrato.

37 CARACTERÍSTICAS E REQUISITOS DA OPERAÇÃO

O monitoramento e a fiscalização dos veículos deverão ser realizados pela Concessionária através de seus monitores devidamente equipados com sistema eletrônico escolhido pela própria Concessionária com as funcionalidades descritas neste documento, permitindo a notificação do veículo infrator.

As irregularidades constatadas serão comunicadas aos agentes da autoridade de trânsito eletronicamente equipados com aparelhos fornecidos pela Concessionária para as devidas providências.

38 IMPLANTAÇÃO E MANUTENÇÃO DA SINALIZAÇÃO VERTICAL E HORIZONTAL

As áreas do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago deverão ser identificadas através de sinalização vertical própria, estando em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro e mantidas em perfeito estado de limpeza e conservação pela Concessionária.

A sinalização vertical compreenderá todo aquele referente ao estacionamento e sua regulamentação, tal como: dias e horários, tipos de vagas (automóveis, motocicletas, pessoas portadoras de necessidades especiais, pessoas idosas, veículos especiais, áreas de embarque e desembarque, etc.). Esta sinalização

inclui a eventual proibição de estacionamento no lado oposto ao que for implantado o estacionamento regulamentado, nos casos em que este seja implantado somente em um dos lados da via.

A sinalização horizontal, destinada à demarcação no solo deverá ser realizada conforme determinado pelo Anexo I da Lei Federal nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro e deverá ser utilizada tinta à base de resina acrílica.

A Concessionária deverá implantar toda a sinalização horizontal e vertical, de acordo com o projeto executivo aprovado pela Secretaria Municipal de Urbanismo, Mobilidade e Planejamento. Entende-se como sinalização horizontal e vertical pertinente ao contrato todas as necessárias, referentes ao estacionamento na via objeto da concessão, bem como a sinalização complementar de proibição de estacionamento no lado oposto ao regulamentado. Esta sinalização deverá estar implantada e aprovada para que a Secretaria Municipal de Urbanismo Mobilidade e Planejamento autorize o início da operação da respectiva área, observados os prazos previstos.

A Concessionária deverá implantar e acompanhar o Plano de Manutenção Periódico das sinalizações das áreas que garanta a perfeita qualidade das sinalizações nos locais e vagas e que será devidamente fiscalizado pelo Poder Concedente.

Quanto à numeração e identificação de vagas a concessionária deverá apresentar no projeto executivo, contemplando a numeração da vaga, área a que ela pertence e o tipo. A Concessionária poderá na implantação utilizar adicionalmente a solução de QR Code ou código de barras através de um aplicativo personalizado com diversas funcionalidades dentre elas um leitor de QR Code ou de código de barras que auxiliará os clientes na marcação e localização de seus veículos através de seus smartphones ou tablets. Isso deverá estar adequado e mensurado ao sistema de gestão que contempla as métricas de fiscalização por período, devendo esta ser aprovada pela Secretaria Municipal de Urbanismo, Mobilidade e Planejamento, no ato da aprovação do projeto executivo.

39 ESTIMATIVA DE QUANTITATIVOS E CUSTOS DA SINALIZAÇÃO VERTICAL E HORIZONTAL

Os quantitativos e custos da sinalização vertical e horizontal de regulamentação para atendimento ao Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago estão estimados na planilha de viabilidade econômico-financeira.

A recomposição e a manutenção da sinalização deverão ser feitas periodicamente.

39.1 PROJETO BÁSICO DE SINALIZAÇÃO VERTICAL E HORIZONTAL

Sinalização Vertical

Deverão ser utilizadas placas com dimensões de 0,60x0,80m, em chapas de aço galvanizado #18, desengraxadas e limpas com aplicação de películas do tipo IA (norma ABNT 14644) na face de informação e verso pintado na cor preto fosco com dados do fabricante e data de fabricação a afiação de adesivo com dados dos Pontos de Venda mais próximos.

O posicionamento das placas deverá ser com a sua face externa (voltada para a pista de rolamento) a 30 cm (trinta centímetros) do alinhamento do meio-fio e sua face inferior não deverá estar a menos de 2,00m (dois metros) da superfície da calçada.

As placas deverão ser sustentadas por tubo de aço galvanizado de 2 ½" chumbados na calçada ou pelos suportes padrão utilizados pela administração municipal.

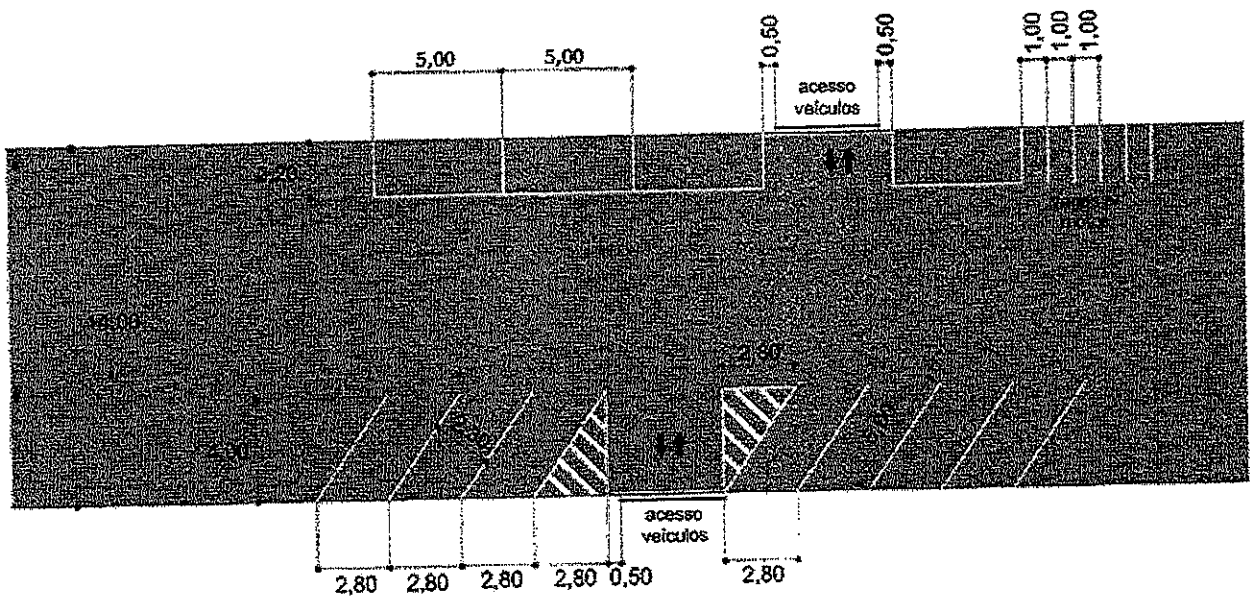
Apresentamos, a seguir, os modelos das placas a serem utilizadas.

| EMBARQUE E DESEMBARQUE | ÁREA AZUL AUTOMÓVEIS | ÁREA AZUL AUTOMÓVEIS | ÁREA BRANCA TRANSPORTE DE VALORES |
|---------------------------------------|--|---------------------------------|--|
| | | | |
| | OBLÍQUO | | |
| | OBRIGATÓRIO RECOLHIMENTO DA TARIFA | | OBRIGATÓRIO RECOLHIMENTO DA TARIFA |
| | 2ª às 6ª Feiras das 09:00h às 12:00h e das 13:30h às 18:00h Nos Sábados das das 09:00h às 13:00 h | | 2ª às 6ª Feiras das 09:00h às 12:00h e das 13:30h às 18:00h Nos Sábados das das 09:00h às 13:00 h |
| | TEMPO MÁXIMO NA MESMA VAGA 2h | | PROIBIDO PARA MOTOS |
| PROIBIDO PARA MOTOS | PROIBIDO PARA MOTOS | PROIBIDO PARA MOTOS | |

39.2 SINALIZAÇÃO HORIZONTAL

A demarcação das vagas deverá ser feita com pintura de tinta acrílica a base de solvente com espessura úmida de aplicação de 0,6mm (seis décimos de milímetro) com aplicação de microesferas do tipo Pre-mix e Drop-on.

Apresentamos a seguir as formas e dimensões teóricas das vagas para automóveis e motos. Tais dimensões são teóricas, pois poderá haver variação em seu comprimento (medido junto ao meio-fio) em função de espaçamento das guias rebaixadas existentes.



40 OPERAÇÃO DO SISTEMA DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO CONTROLADO PAGO

A operação do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago deverá ser feita pela Concessionária, sob supervisão do Poder Concedente.

As atividades operacionais a serem executadas pela Concessionária envolvem:

- a. Elaboração e implantação dos projetos executivos necessários para implantação e/ou manutenção das áreas de estacionamento.
- b. Execução e operacionalização da campanha de orientação e esclarecimento da utilização do estacionamento ao usuário, com divulgação na mídia.
- c. Acompanhamento do funcionamento dos equipamentos em campo para verificação de relógio, sinal de conectividade dos monitores, carga de papel para impressão, funções, etc.
- d. Verificação da necessidade de manutenção preventiva e corretiva permanente de equipamentos e da sinalização vertical e horizontal implantada.
- e. Controle da utilização do estacionamento, incluindo a verificação das condições de regularidade de utilização das vagas do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago.
- f. Em caso de ocupação irregular das vagas do sistema, o monitor da Concessionária deverá comunicar a irregularidade eletronicamente através do sistema por ele escolhido, o qual deverá ocorrer de forma on-line aos agentes de trânsito para a aplicação das medidas cabíveis.
- g. Manutenção da equipe de monitores na quantidade necessária, respeitando a proporcionalidade de 1 (um) monitor para aproximadamente 80 (oitenta) vagas.
- h. Manutenção de sítio eletrônico contendo todas as informações e funções pertinentes à operação.
- i. Manutenção de telefone de central de atendimento durante o período que compreende a utilização diária do sistema de estacionamento regulamentado.

41 MÃO DE OBRA

A mão de obra para implantação e gestão do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago será de responsabilidade da Concessionária e só poderá ser utilizado pessoal devidamente capacitado e uniformizado, com identificação em local visível.

42 DO ACESSO AO SISTEMA DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO CONTROLADO PAGO

Será permitido o estacionamento de qualquer tipo de veículo até 2 t (duas toneladas) de peso bruto total, desde que exista vaga disponível com dimensões que os comportem, para esse fim, obedecendo à sinalização implantada.

43 QUANTO AS AVARIAS CAUSADAS NOS VEÍCULOS ENQUANTO ESTIVEREM UTILIZANDO O ESTACIONAMENTO REGULAMENTADO

A Concessionária só se responsabilizará pelas mesmas quando causadas comprovadamente pelos seus monitores ou seus equipamentos.

44 CENTRAL DE ATENDIMENTO AO PÚBLICO

A vencedora do certame deverá implantar sede operacional e centro de controle localizado no município de TUBARÃO - SC, com computadores devidamente equipados com seus periféricos e com capacidade suficiente para instalação e operação do software de gestão, permitindo a visualização em tempo real das operações e status de ocupação das vagas e seus índices.

A Concessionária deverá manter uma central para atendimento ao público, que deverá dispor de infraestrutura adequada, contando com linha telefônica para utilização do usuário e funcionar como suporte, pelo menos durante o horário de operação do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago.

Neste local deverão ser prestados os seguintes serviços:

- a. Informações gerais sobre localização, orientação e uso do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago.
- b. Recebimento e atendimento de sugestões, reclamações e consultas feitas pelos usuários e público em geral.
- c. Demais atividades decorrentes da prestação do serviço.

45 PONTOS DE VENDA

A Concessionária deverá ser a única responsável pelos contratos de comercialização com os Pontos de Venda – PDV, devendo zelar pelo bom desempenho, atendimento e imagem dos locais de venda junto ao público usuário.

Os Pontos de Venda credenciados pela Concessionária deverão ser por ela treinados quanto aos objetivos do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago e deverão receber todas as informações e material de apoio e sinalização de identificação para a correta prestação dos serviços.

Os Pontos de Venda deverão ser estrategicamente distribuídos não excedendo a 100m (cem metros) metros de qualquer vaga para aquisição do e-ticket, de forma a atender uma proporção de 1(um) Ponto de Venda para no máximo 25 (vinte e cinco) vagas, devendo ter fácil acesso e conter sinalização de identificação, de modo a atender adequadamente a demanda dos usuários.

A relação atualizada dos Pontos de Venda de e-ticket e sua localização física, deverá ser objeto de aprovação pelo Poder Concedente, sendo corrigidas sempre que houver alteração.

A Concessionária deverá ser responsável por dimensionar um fluxo de produção e abastecimento de insumos, considerando o ciclo produção, aquisição e utilização dos cartões/tickets eletrônicos, de modo

a evitar a ocorrência de escassez de oferta e garantir aos usuários a facilidade permanente de aquisição de direito de estacionamento.

A Concessionária deverá divulgar os Postos de Venda com os nomes e localização, em seu sitio eletrônico de forma a facilitar aos usuários a aquisição dos e-tickets ou seus créditos para uso no sistema de telefonia celular.

A Concessionária deverá afixar adesivos no verso das placas de regulamentação do sistema com a indicação dos Pontos de Venda mais próximos.

46 DA FISCALIZAÇÃO DO PODER CONCEDENTE

Caberá a Secretaria Municipal de Urbanismo Mobilidade e Planejamento exercer exclusivamente a fiscalização da utilização do sistema, fazendo cumprir a regulamentação existente através de seus instrumentos legais, que preceituam a legislação vigente.

A Secretaria Municipal de Urbanismo Mobilidade e Planejamento deverá ter a possibilidade de conferir e auditar o sistema implantado, acessando em tempo real os registros das transações operacionais e a exploração dos serviços.

A Concessionária deverá disponibilizar relatórios gerenciais de fluxo de veículos estacionados por área com a respectiva rotatividade, na utilização das vagas e forma que o Poder Concedente consiga fazer, de qualquer lugar, com acesso à internet, também como a qualquer momento que achar necessário.

A Secretaria Municipal de Urbanismo Mobilidade e Planejamento deverá disponibilizar de um número mínimo 2 (dois) agentes de trânsito para o acompanhamento do sistema, principalmente quanto à emissão de Aviso de Irregularidade.

47 ATO DE JUSTIFICATIVA

De acordo com o disposto no Art. 5º da Lei Federal nº 8.987 de 13 de fevereiro de 1995 e do parágrafo único do Art. xx da Lei Municipal nº xxx de xx de xxxxxxxx de xxxx, justifico a contratação de entidade privada, sob a forma de concessão, para implantação e operação do Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago, pelos motivos que seguem:

- a. A administração municipal para implantação e operação do sistema necessitaria de investimentos superiores a R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).
- b. A administração municipal não dispõe em seus quadros funcionais, de pessoal com conhecimento técnico, para a operação do sistema.

- c. A administração municipal para fazer a operação do sistema, necessita contratar aproximadamente 30 (trinta) funcionários.

Com a contratação dos serviços na iniciativa privada, sob forma de concessão onerosa de serviços, a administração municipal terá a responsabilidade de apenas fiscalizar a operação além de ter um retorno financeiro correspondente aos direitos de concessão gerando valor correspondente à percentual previsto sobre o faturamento bruto, conforme previsto no contrato de concessão.

1. Local – área central do município de TUBARÃO - SC.
2. Total de vagas – 4400 (quatro mil e quatrocentas) vagas, a serem implantadas.
3. Prazo de concessão – 10 (dez) anos prorrogável pelo mesmo período.

TUBARÃO - SC , xx de xxxxxxxx de xxxx.

Prefeito Municipal

PARANASUL
TOPOGRAFIA E ENGENHARIA



Município de Tubarão

JUSTIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 025/2018.

Egrégios Vereadores:

Sabe-se que é de extrema importância a normatização acerca do estacionamento de veículos em determinadas áreas do município, bem como da obrigatoriedade da rotatividade de vagas. Isto se dá principalmente em razão do aumento do número de veículos, que por sua vez geram diversos transtornos, tais como filas, engarrafamentos, poluição ambiental e acirramento pela disputa dos espaços urbanos disponíveis para estacionamento.

Nesse sentido, levando em consideração que não existem mais vagas em número suficiente para atender toda a demanda, vê-se o Poder Público no dever de adotar medidas que viabilizem a mobilidade urbana e o acesso da coletividade aos locais de grande fluxo de veículos e pessoas, bem como a democratização no uso do espaço público.

O sistema de Estacionamento Rotativo Pago denominado “Área Azul” é um projeto que tem como objetivo organizar o fluxo através da gestão efetiva e sua fiscalização, democratizar o uso do espaço público, promover o aumento da oferta de vagas rotativas para estacionamento, gerar rotatividade nas vagas, melhorar a acessibilidade das pessoas à área central, dinamizando o turismo, a rede de comércio, e a rede de serviços, do município.

Este projeto promoverá a melhoria do espaço e da mobilidade urbana, visando a expansão das vagas rotativas do estacionamento público, em razão da supremacia do interesse público, e oportunizará o uso equitativo das vagas de estacionamento nas regiões centrais e de grande circulação da cidade.

Para isso, a implantação da “Área Azul” deverá ser realizada de forma predominantemente digital, através de equipamentos eletrônicos e que visem a prestação de serviço de qualidade ao usuário, e que permitam a total integridade financeira da arrecadação com vistas a possibilitar a aferição imediata de receita e permitir a auditoria permanentes por parte do Poder Concedente.



Município de Tubarão

Além disso, a proposta é isentar o Município dos custos diretos e indiretos, repassando à concessionária/permissionária todo controle e responsabilidade à associação de portadores de deficiência física, sem fins lucrativos e de comprovada idoneidade, nos termos do artigo 24, XX, da Lei nº 8.666/93.

Portanto, o Estacionamento Rotativo Pago pode proporcionar fonte de recurso financeiro para associação de portadores de deficiência física, auxiliando na manutenção, compra de equipamentos, contratação de professores, bem como serve de solução inteligente para a Administração Pública, em virtude de ser alternativa à mobilidade urbana e envolver importante questão social.

Assim, contamos com a compreensão de todos os Nobres Vereadores que integram esta Casa, aprovando o presente Projeto de Lei.

Tubarão (SC), 17 de agosto de 2018.

JOARES CARLOS PONTICELLI
Prefeito Municipal