



ANEXO I – PROJETO BÁSICO

EDITAL DE CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº [●]/20[●]

**CONCESSÃO PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS CORRESPONDENTES À
OPERAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE
PASSAGEIROS (STPCP) DO MUNICÍPIO DE TRÊS LAGOAS, NO ESTADO DO
MATO GROSSO DO SUL.**



SUMÁRIO

1	NOVO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO	5
1.1	Disposições Preliminares	5
1.2	Área de Concessão.....	5
1.3	Execução do Serviço.....	6
1.4	Prorrogação.....	7
1.5	Plano de Transição Operacional	8
2.	ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO	11
2.1	Recursos	11
2.1.1	Recurso Pessoal.....	11
2.1.2	Recursos Materiais.....	12
2.1.3	Padronização dos Uniformes.....	12
2.1.4	Frota do Serviço	12
2.2	Instalações, Máquinas e Equipamentos	16
2.2.1	Instalações	16
2.2.2	Dimensões e instalações gerais	17
2.3	Pontos de Embarque e Desembarque	18
2.3.1	Conceituação.....	18
2.3.2	Direitos e Obrigações	18
2.3.3	Identificação de Pontos de Embarque e Desembarque.....	19
2.4	Programação Operacional	19
3.	MODELO FUNCIONAL	22
3.1	Conceito	22
3.2	Frota Mínima Necessária.....	23
3.3	Caracterização da Rede Proposta.....	24
3.3.1	Sistema Proposto	24
3.3.2	Incorporação de demandas futuras	25
3.4	Informações Operacionais.....	25
3.4.1	Percurso Programado.....	25
3.4.2	Quilometragem Improdutiva	27
3.4.3	Tipos de passageiros.....	27



3.4.4	Demanda/Passageiros Transportados	28
3.4.5	Flexibilização Tarifária e Concessão de Descontos	29
3.4.6	Integração Tarifária Temporal	30
3.4.7	Presença de Cobradores.....	31
3.5	Estrutura de Gestão.....	31
3.5.1	Sistema de Controle Operacional – SCO	32
3.5.2	Sistema de Atendimento ao Passageiro – SAP	34
3.5.3	Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE.....	35
3.5.4	Sistema de Monitoramento por Câmeras – SMC	36
3.6	Aspectos Técnico-Financeiros	37
3.6.1	Parâmetros Considerados	37
3.6.2	Dos Tipos de Tarifas.....	38
3.6.3	Da Demanda Equivalente Mensal do Sistema	38
3.6.4	Da Definição da Tarifa Técnica de Referência e de Remuneração.....	41
3.6.5	Da Definição da Tarifa Pública	41
3.6.6	Do Indicador Global de Qualidade do Serviço (IGQS).....	42
3.6.7	Do Reajuste e da Revisão da Tarifa Técnica de Remuneração	43
3.6.8	Do Repasse Mensal Efetivo	47
3.6.9	Da Matriz de Riscos.....	49
4.	DAS COMPETÊNCIAS E ENCARGOS.....	52
4.1	Das Competências do Poder Concedente	52
4.2	Dos Encargos do Poder Concedente.....	53
4.3	Dos Encargos da Concessionária	53
4.4	Do Fornecimento de Informações ao Poder Concedente	55
4.5	Obrigações da Concessionária em Relação ao Serviço de Atendimento ao Passageiro	55
4.6	Do Pessoal da Concessionária.....	55
4.6.1	Do Pessoal de Operação.....	56
4.6.2	Dos Motoristas.....	57
4.6.3	Pré-requisitos para contratação do pessoal da Concessionária	58
5.	DA TERCEIRIZAÇÃO DOS SERVIÇOS	59



6. DOS BENS REVERSÍVEIS	59
7. DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS.....	61
8. ANEXOS COMPLEMENTARES	62

MINUTA



LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Tipos de Veículos	13
Tabela 2: Matriz de Programação da Operação	20
Tabela 3: Serviço Regular Convencional	23
Tabela 4: Número de Linhas por Dia de Operação.....	23
Tabela 5: Quantidade de Veículos do Serviço	23
Tabela 6: Linhas do sistema.....	24
Tabela 7: Viagens programadas – Viagens Diárias.....	25
Tabela 8: Quilometragem percorrida.....	26
Tabela 9: Demanda a ser considerada no Projeto Básico	29



1 NOVO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO

1.1 Disposições Preliminares

O gerenciamento, planejamento operacional, controle e fiscalização do **Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros (STPCP)** do Município de Três Lagoas serão realizados pelo **Poder Concedente**.

O modelo de concessão adotado orienta-se pela seleção da melhor **Proposta Econômica**, assim considerado o “menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado”, conforme disposto na Lei Federal nº 8.987/95, inciso I do artigo 15, para exploração e prestação do **STPCP** do Município de Três Lagoas, mediante concessão de serviço público, na modalidade concorrência, delegado à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco, e por prazo determinado.

O critério de julgamento da melhor **Proposta Econômica** será o de menor valor da Tarifa Técnica de Remuneração do serviço público a ser prestado, desde que inferior à **Tarifa Técnica de Referência** fixada no **Edital**.

1.2 Área de Concessão

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

A **Concessionária** vencedora do certame obrigará-se a executar, durante o **Prazo da Concessão**, quaisquer outras linhas que não as previstas inicialmente no **Projeto Básico**, bem como as alterações daquelas linhas inicialmente estabelecidas no **Projeto Básico**, em função da demanda ou em decorrência de novas necessidades de transporte, desde que respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**.



1.3 Execução do Serviço

A **Concessionária** dará início à execução da operação do **Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros (STPCP)** do Município de Três Lagoas, no prazo máximo de **60 (sessenta) dias**, do recebimento da **Ordem de Serviço**, emitida pelo **Poder Concedente**, pelo período de **15 (quinze) anos**, conforme os padrões técnico-operacionais e de desempenhos previstos no **Edital** e regulamentados em normas complementares e demais Leis ou regulamentos que disciplinem a integração entre as diferentes modalidades de transporte coletivo no âmbito municipal.

O **Poder Concedente** deverá ser notificado formalmente, pela **Concessionária**, **45 (quarenta e cinco) dias** antes de iniciar a operação do **Sistema de Transporte Público Coletivo (STPCP)**.

O **STPCP** do Município de Três Lagoas será colocado à disposição da população, contra a exigência de pagamento de **Tarifa Pública** a ser fixada pelo **Poder Concedente**.

Os custos operacionais da **Concessionária** serão periodicamente atualizados e o cálculo deverá ser resultante dos preços dos insumos, da frota e respectiva distribuição por faixa etária, dos investimentos e imobilizações, dos coeficientes, taxas e percentuais propostos, além dos demais resultados e méritos, nos termos do Art. 15, I da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

O item 3.6 deste **Projeto Básico** apresenta detalhadamente todos os aspectos financeiros referentes ao **Contrato**. O desconto ofertado pela **Concessionária** em sua **Proposta Econômica** deverá ser considerado nas futuras atualizações dos custos do sistema.

O serviço integrante do **STPCP** no Município de Três Lagoas consiste nas linhas urbanas de transporte por ônibus, realizados no âmbito do Município.

O **STPCP** compreende os serviços públicos de transporte de passageiros prestados de forma direta ou indiretamente, executados de forma contínua e permanente, obedecendo à área de operação, faixa de acessibilidade, horários, itinerários e



frequência horária pré-estabelecida, e que atendam integralmente as necessidades da população do município, com regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Não fazem parte do objeto da **Concessão** os serviços especiais, que compreendem os serviços de fretamento que serão regidos por regulamento próprio, definido em Lei. No mesmo sentido, também não faz parte do objeto da **Concessão** a instalação, manutenção, bem como a exploração dos espaços publicitários dos pontos de Embarque e Desembarque ao longo das vias e itinerários do **STPCP** do Município.

As **Receitas Extratarifária** dentre elas, as advindas da exploração dos espaços publicitários dos veículos utilizados no município para operação do **STPCP** deverão ser revertidas integralmente como **Receita Extratarifária** não-operacional do **STPCP**, nos termos do Anexo X – Estudo Econômico-Financeiro.

A integração dos serviços locais com os regionais só poderá ser feita por meio de convênio entre o **Poder Concedente** e o ente federativo a que se referir o outro serviço objeto da integração, de modo a não prejudicar a integridade estrutural e operacional do serviço local, bem como o inicial equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato** e a modicidade tarifária.

A **Concessionária**, durante o **Prazo da Concessão**, deverá garantir a adequada prestação do serviço, em especial no que diz respeito à regularidade. Contudo, a **Concessionária** poderá recusar o transporte do **usuário** quando, por sua conduta, comprometa, de qualquer forma, a segurança, o conforto e a tranquilidade dos demais **usuários**.

1.4 Prorrogação

O prazo da Concessão será de **15 (quinze) anos**, contados a partir da **Data de Início da Operação**.

Admite-se prorrogação do **Contrato**, a critério exclusivo do **Poder Concedente**, por período de **até 5 (cinco) anos**, nos termos do **Contrato**, desde que demonstradas razões de interesse público, devidamente fundamentadas, condicionada à revisão



das cláusulas e condições, inicialmente, estipuladas, garantido o equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**.

A prorrogação ainda é condicionada à demonstração de que a **Concessionária** esteja cumprido com suas obrigações contratuais e prestando serviços adequados.

A **Concessionária** deve manifestar formalmente o interesse de prorrogação perante o **Poder Concedente** antes de iniciado o último ano de vigência do **Contrato** (doze meses antes do término do **Contrato**).

No ato da manifestação de interesse de prorrogação, a **Concessionária** deve apresentar um plano técnico-gerencial contendo prazos para prorrogação e melhoria do serviço em operação, tais como:

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

O **Poder Concedente**, por sua vez, deve manifestar e deliberar pela aprovação integral ou parcial, ou pela reprovação do pedido de prorrogação, apresentado decisão fundamentada em um prazo máximo de 30 (trinta) dias após o protocolo do pedido.

1.5 Plano de Transição Operacional

O **Projeto Básico** apresenta uma reestruturação no **STPCP** do município de Três Lagoas e, sendo assim, a transição entre o sistema atual para o sistema proposto deve ser realizada de forma coordenada para que não prejudique os **usuários** do **STPCP**.

Deste modo, a **Concessionária** deverá apresentar, em até 30 (trinta) dias, contados do recebimento da **Ordem de Serviço**, um **Plano de Transição Operacional**, que



compreende a transição do sistema atual para o sistema definido neste **Projeto Básico**.

O **Plano de Transição Operacional** deverá ser aprovado pelo **Poder Concedente** no prazo máximo de **15 (quinze) dias** de sua apresentação.

O **Plano de Transição Operacional** deverá abordar, no mínimo, os seguintes itens:

- Cronograma de alteração das linhas do sistema atual para o sistema proposto;
- Projeto de implantação, contendo diretrizes, especificações e cronograma de mudança do sistema de bilhetagem eletrônica;
- Apresentação dos quadros de horários propostos pela **Concessionária**;
- Local e data para início das operações do escritório comercial, devidamente equipado e em condições de atendimento ao **usuário**, localizado na área central do município;
- Estratégia para substituição dos cartões e utilização dos créditos remanescentes;
- Estratégia de divulgação da possibilidade de integração tarifária por meio do cartão;
- Estratégia de divulgação das novas linhas e horários para a população;
- Monitoramento da demanda transportada diária durante o período de transição para execução de possíveis melhorias;
- Política de flexibilização tarifária e concessão de descontos.

A partir da **Data de Início da Operação**, a **Concessionária** deverá colocar à disposição dos **usuários** os itinerários e os quadros de horários previsto no **Projeto Básico** deste **Edital**.

Deverá ser garantida a possibilidade de integral e contínua utilização dos créditos eletrônicos existentes nos cartões de bilhetagem do sistema atual (se existentes) até eventual substituição. Esta transição dos créditos eletrônicos deverá estar detalhada no Plano de Transição Operacional elaborado pela **Concessionária**.



A partir do início das operações da **Concessionária**, o **Sistema de Bilhetagem Eletrônica** e a integração tarifária deverão estar completamente implementados em todos os veículos vinculados ao **STPCP** para os **usuários** do sistema.

A **Concessionária** deverá constituir uma **Sociedade de Propósito Específico (SPE)**, sob a forma de sociedade limitada, com sede e domicílio fiscal no município de Três Lagoas, como condição para a assinatura do **Contrato**.

O escritório administrativo e as instalações comerciais e de atendimento ao **usuário**, incluindo ponto de venda de créditos eletrônicos, a ser instalado na área central do município, devem estar funcionando regularmente no Município de Três Lagoas até a **Data de Início da Operação**.



2. ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO

O Município de Três Lagoas, na condição de **Poder Concedente**, considera essencial o prévio conhecimento da metodologia de trabalho da **Concessionária**, quer para a adequada prestação dos serviços, quer para o controle de custos e fiscalização da operação do **STPCP**.

Para tanto, a **Concessionária** deverá apresentar, em até 30 (trinta) dias, contados do recebimento da Ordem de Serviço, **Plano Operacional**, ao **Poder Concedente**, dispondo acerca da forma como vai organizar a execução dos serviços para execução do **STPCP**, antes do início das atividades, estruturando-os da seguinte forma:

1. Recursos;
2. Instalações, Máquinas e Equipamentos;
3. Pontos de Embarque e Desembarque;
4. Programação Operacional;

2.1 Recursos

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

2.1.1 Recurso Pessoal

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

2.1.1.1 Estrutura Organizacional

- a) Descrição das atribuições de cada setor;
- b) Apresentação do organograma da **Concessionária** em modo gráfico, ilustrando a estrutura organizacional da **Concessionária**, destacando hierarquias, relações e níveis de responsabilidade entre os membros da equipe.

2.1.1.2 Pessoal

- a) Descrição das Funções;



- b) Quadro de Pessoal por função;
- c) Plano de Treinamento.

2.1.2 Recursos Materiais

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

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

2.1.3 Padronização dos Uniformes

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

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

2.1.4 Frota do Serviço

2.1.4.1 Caracterização dos Veículos

Para operar o **STPCP**, serão necessários 11 (onze) veículos, sendo 9 (nove) veículos operacionais e 2 (dois) reservas.

Somente poderão ser utilizados na operação do **STPCP** veículos do tipo ônibus básico, de característica urbana, apropriados às características das vias e



logradouros públicos do Município. Ressalta-se que todo o dimensionamento financeiro do sistema foi baseado na utilização em conjunto de veículos do tipo básico.

Após o início e consolidação da operação do **STPCP**, a **Concessionária** poderá requerer a utilização de veículos menores ou maiores, desde que seja realizado estudo técnico que comprove a viabilidade de utilização deste tipo de veículo sem prejudicar o nível de qualidade e conforto do **STPCP**, que deverá ser analisado e aprovado pelo **Órgão Gestor** do **STPCP** do Município de Três Lagoas.

Os veículos do tipo básico, apresentados na Tabela 1, deverão satisfazer às condições de conforto, segurança e especificações, observadas as exigências do Código Nacional de Trânsito e as normas e padrões técnicos vigentes, estabelecidos pela ABNT. Ademais, a **Concessionária** deverá apresentar, anualmente, laudo veicular expedido por empresa devidamente credenciada pelo INMETRO, conforme disposto no **Anexo IV**.

Tabela 1: Tipos de Veículos

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

A frota vinculada ao **STPCP** do Município de Três Lagoas deverá ser totalmente emplacada no Município e deverá adequar-se, em termos de acessibilidade, ao que estabelece o Decreto Federal nº 5.296/2004, que regulamenta as Leis Federais nº 10.048/2000 e nº 10.098/2000 e ao que estiver disposto no **Edital**.

Os veículos utilizados na operação do **STPCP** deverão ser adequados em termos de potência, velocidade, capacidade de frenagem, aceleração, disposição interna (*layout*) e definição de portas, de conformidade ao uso que se destina nas linhas que compõem o **STPCP**, e possuírem instalados os equipamentos de Bilhetagem Eletrônica.

No caso de haver modificações na legislação, nas normas técnicas, ou mesmo decorrente de evoluções tecnológicas de mercado, o **Poder Concedente** adequará



as especificações dos veículos vinculados ao **STPCP**. Da mesma forma, serão adequadas as especificações com a inclusão de veículos de maior ou menor capacidade caso, durante o **Prazo da Concessão**, seja observada uma demanda de transporte que justifique e suporte a adoção de veículos menores ou maiores.

2.1.4.2 Dimensionamento e disponibilidade dos veículos

A **Concessionária** deve disponibilizar frota em número suficiente para atender à demanda máxima de passageiros das linhas do **STPCP**, mais a frota reserva, cuja quantidade deverá ser de, no máximo, 20% (vinte por cento) e, no mínimo, 10% (dez por cento) da frota operacional, considerando as especificações do Anexo IV – Especificação da Frota, no prazo de até 90 (noventa) dias, contados do recebimento da **Ordem de Serviço**, conforme já definido no item 1.3 do Anexo I – **Projeto Básico**.

A disponibilidade de frota deve observado o disposto no Plano Anual de Renovação da Frota, a ser realizado durante o **Prazo da Concessão**, no formato apresentado no Anexo X – Estudo Econômico-Financeiro.

A **Concessionária** deverá manter os veículos de operação em perfeito estado de funcionamento, segurança e conforto, em conformidade com instruções definidas em legislações vigentes e regulamento específico do Sistema de Operação dos Transportes Coletivos do Município de Três Lagoas.

Os veículos de operação do **STPCP** somente poderão ser utilizados após, comprovadamente, terem condições operacionais de tráfego, por meio de laudo veicular expedido por empresa devidamente credenciada pelo INMETRO.

2.1.4.3 Características Específicas – Idades Máximas

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

Durante o **Prazo da Concessão**, a idade média da frota deverá ser de, no máximo, 8 (oito) anos, e a idade máxima admitida para cada veículo, individualmente, não poderá ultrapassar 12 (doze) anos.



A idade média dos veículos foi determinada segundo critérios que garantam a **Modicidade Tarifária**, conforto e segurança dos **usuários**. Desta forma, a **Concessionária** será remunerada considerando uma frota de idade média de 8 (oito) anos, mesmo que a idade média real da frota seja inferior.

A comprovação da idade dos veículos deverá ser realizada no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias contados do recebimento da **Ordem de Serviço**, mediante a apresentação obrigatória dos seguintes documentos:

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

2.1.4.4 Substituição da frota

A substituição dos veículos da frota deverá ser efetuada sempre que atingirem o limite máximo de uso, ou em razão de fatos ou condições que comprometam a segurança e/ou conforto do **usuário**, obedecidos os prazos definidos no **Edital** e no Plano de Renovação de Frota apresentado pela **Concessionária**.

As idades máximas permitidas para entrada de veículos variam ao longo das fases do **Contrato**, conforme detalhado a seguir:

- Início do **Contrato** (ano 0): entrada de veículos com até 12 (doze) anos de idade;
- Entre o 1º e 15º anos do **Contrato**: entrada de veículos com até 5 (cinco) anos de idade;

Em caso de prorrogação do **Contrato**, a **Concessionária** deverá apresentar novo Plano de Renovação da Frota e respectiva **Proposta Econômica**, considerando os mesmos parâmetros inicialmente definidos no **Edital**, garantido o equilíbrio econômico-financeiro.

2.1.4.5 Caderno de Frota

O Caderno de Frota, segundo as disposições contidas no Anexo IV – Especificação da Frota, durante o **Prazo da Concessão**, deverá ser mantido atualizado.



2.2 Instalações, Máquinas e Equipamentos

A Garagem deverá dispor de instalações comerciais, administrativas e de serviços. Entende-se como instalações de serviços as áreas destinadas à manutenção, serviços gerais, pátio de manobras e pátio de estacionamento de frota, devendo ser atendidas as especificações apresentadas no Anexo III - Especificações das Instalações.

2.2.1 Instalações

A **Concessionária** deverá possuir toda estrutura necessária para execução do objeto do **Contrato**, tais como:

- a) Instalações Comerciais e Central de Atendimento ao Usuário: a Concessionária deverá manter escritório comercial em localização central na sede do Município de Três Lagoas, equipado e em condições de atendimento ao usuário.
- b) Instalações Operacionais e Administrativas: a Concessionária deverá manter escritório operacional e administrativo junto à Garagem, a ser instalada dentro do perímetro urbano do município de Três Lagoas, equipado e em condições de atendimento eventual à usuários, fornecedores, pessoal contratado, colaboradores e fiscalização, abrangendo ainda os serviços de pessoal, estatística, financeiro, arrecadação, zeladoria, tráfego e treinamento.
- c) Instalações para o Funcionamento dos Serviços de Manutenção: a Concessionária deverá manter instalação e equipamentos adequados para a manutenção preventiva e corretiva, abastecimento e lavagem dos veículos da frota vinculada, sendo que as instalações de garagem no que se refere à oficina deverão abranger:
 - Oficina de manutenção preventiva e corretiva;
 - Almojarifado;
 - Borracharia;
 - Lubrificação;
 - Posto de Lavagem;



- Posto de Abastecimento (poderá ser terceirizado);
- Pátio de Estacionamento da Frota de Veículos.

Todas as instalações necessárias que compõem a garagem, excetuando as instalações comerciais e de atendimento ao **usuário**, quando for o caso, deverão estar num mesmo local. É permitida também a utilização de pátio adicional para o estacionamento da frota de veículos, também fechado, como complementação da área da garagem.

2.2.2 Dimensões e instalações gerais

A área do terreno deve atender satisfatoriamente às necessidades da operação, manutenção e guarda dos veículos, considerando-se um padrão de 60 m² (sessenta metros quadrados) por veículo básico da frota total (operacional e reserva), conforme Artigo 8º, inciso II do Decreto Municipal Nº 99/2007.

Como é prevista uma frota de 11 (onze) veículos, a Garagem deverá estar instalada em uma ou mais áreas fechadas e delimitadas, cuja área total recomendável deverá ser de 660 m² (deiscentos e sessenta metros quadrados).

Ressalta-se que os padrões de medida da garagem apresentados acima são recomendações de dimensões que a garagem da **Concessionária** deve possuir para o pleno funcionamento.

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

Será permitida a opção de aluguel de garagem, incluindo prédio, instalações e equipamentos, para os fins da execução dos serviços objeto do **Contrato**, observado o que se segue:

- A **Concessionária** deverá comprovar a locação do imóvel, apresentando ao **Poder Concedente** o contrato de locação e cópia da matrícula do(s) respectivo(s) imóvel(is) e, ainda, demonstrar que o imóvel atende a todos os requisitos solicitados neste **Projeto Básico**.



- A **Concessionária** deverá apresentar ao **Poder Concedente** a planta do imóvel locado e quadro de áreas, com a especificação das dimensões e funções de cada área ou espaço da garagem.

A **Concessionária** deverá tomar as medidas cabíveis para que os **usuários** não sofram nenhum tipo de prejuízo com a falta de garagem própria, assim como não poderá, fora do horário de operação, estacionar os veículos em vias públicas.

A **Concessionária** deverá, em até 45 (quarenta e cinco) dias, contados do recebimento da **Ordem de Serviço**, comprovar a disponibilidade das instalações necessárias (próprias ou alugadas) ou apresentar projeto de adequação de instalações já existentes.

2.3 Pontos de Embarque e Desembarque

2.3.1 Conceituação

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

2.3.2 Direitos e Obrigações

2.3.2.1 Direitos do Poder Concedente:

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

2.3.2.2 Obrigações da Concessionária:

- 1) Não instalar qualquer abrigo sem a prévia autorização do **Poder Concedente**.

2.3.2.3 Obrigações do Poder Concedente:

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



2.3.3 Identificação de Pontos de Embarque e Desembarque

2.3.3.1 Instalações e Equipamentos

O **Poder Concedente** é responsável pela instalação e identificação dos pontos de embarque e desembarque, devendo a placa de identificação ser instalada em poste metálico, conforme instruções do CONTRAN.

Cada Ponto de Embarque e Desembarque deverá contar com a identificação correspondente e sua respectiva numeração.

Os Pontos de Embarque e Desembarque dotados de abrigo também deverão ser sinalizados e identificados.

2.3.3.2 Padrão de Sinalização

Para evitar que outros tipos de veículos estacionem em frente ou próximo dos pontos de Embarque e Desembarque, prejudicando a operação do **STPCP**, é recomendável que os locais de ponto de embarque e desembarque sejam adequadamente sinalizados, com sinalização vertical e horizontal no pavimento.

O **Poder Concedente** é responsável pela sinalização dos pontos de embarque e desembarque.

2.3.4 Terminal de Transporte Público Urbano

O Terminal de Transporte Público Urbano, localizado na Av. Rosário Congro, próximo à Praça Senador Ramez Tebet, poderá ser utilizada pela Concessionária para a realização de embarques e desembarques de passageiros, bem como ponto de controle das linhas do STPCP. Quaisquer despesas decorrente da manutenção da referida estação será de responsabilidade do Poder Concedente.

2.4 Programação Operacional

A Programação da Operação de cada linha do **STPCP** do Município de Três Lagoas, indispensável para o gerenciamento, execução e controle dos serviços de transporte público coletivo urbano, compreende a elaboração da Matriz de Programação da Operação e da Tabela de Serviço de cada veículo da frota operacional para os dias



úteis, sábados, domingos/feriados, juntamente com a Tabela de Escala de Serviço dos Operadores (motoristas e demais funções de apoio operacional).

A Matriz de Programa da Operação deverá ser apresentada com base na escala de serviço dos operadores, bem como na escala de serviço dos veículos, em conformidade com o modelo de Matriz apresentado na Tabela 2.

Tabela 2: Matriz de Programação da Operação

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

A Tabela de Serviço de cada veículo da frota operacional deverá conter, no mínimo:

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

A Escala de Serviço de cada tripulação deverá conter:

- 1) Dia da Semana;
- 2) Identificação da Escala;
- 3) Número da linha;
- 4) Identificação da linha;
- 5) Número do carro;
- 6) Horário de início da jornada ou ponto de rendição;
- 7) Horário de início das viagens;



-
- 8) Horário de término das viagens;
 - 9) Intervalo de Descanso;
 - 10) Término da Jornada.

Na elaboração da programação da operação, deverão ser observados os horários de viagem definidos no **Projeto Básico**. Os critérios e procedimentos para dimensionamento operacional constam do Anexo V – Diretrizes de Gestão e Monitoramento.

MINUTA



3. MODELO FUNCIONAL

3.1 Conceito

O **Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros do Município de Três Lagoas (STPCP)**, dado a sua característica de serviço essencial, é um serviço público regulado em lei e regulamentado pelo **Poder Concedente**, e deverá ser prestado satisfazendo as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia e modicidade tarifária, observado o equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato** e outras determinações previstas na Lei Federal nº 8.987/95 e outras legislações correlatas que regem a relação jurídica existente entre a **Concessionária** e o **Poder Concedente**.

Desse modo, considerando a necessidade de se maximizar o uso dos recursos, diante, principalmente do aumento de custos, mormente de custos fixos relativos à execução do objeto do **Contrato**, o **STPCP** será exclusivo, único e indivisível, operado apenas pela **Concessionária**, o que implicará na minimização da quilometragem improdutiva, preponderante para se assegurar a modicidade tarifária e a prestação de serviço adequada.

Não obstante, destaca-se que poderão ser criadas novas linhas, tanto rurais, quanto urbanas, ao longo do **Prazo da Concessão**, bem como ser incorporado ao **STPCP** parte da demanda de estudantes de escolas públicas, tanto da área urbana, quanto da área rural, por meio da criação de linhas e horários específicos, desde que autorizadas pelo **Órgão Gestor** do **STPCP**. Os custos e receitas advindas das novas linhas deverão ser incorporados nos cálculos tarifários posteriores, assegurado o equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**.

Assim sendo, por todo o exposto, para a prestação de serviço adequada ao **usuário**, conforme requisitos técnicos e operacionais previstos no **Edital**, justifica-se a licitação em lote único, contendo a totalidade das linhas, abrangendo toda a área do Município de Três Lagoas.

Esta composição, por ser constituída de linhas de maior e de menor demanda, minimiza os riscos da ocorrência de licitação deserta e, conseqüente, a paralisação do serviço público de transporte de passageiros, assim como evita disparidades no



equilíbrio da relação oferta e demanda, na qualidade dos serviços prestados e os custos decorrentes do entrelaçamento econômico, fato que pode ocorrer quando da existência de mais de uma empresa operando numa mesma área.

Na concepção do modelo funcional proposto para o início de operação do **STPCP**, foi realizada uma reestruturação do sistema com a diminuição dos tempos de viagens e implantação de integração física, horária e tarifária.

A oferta de serviços traduzida em termos de horários de viagens, período de operação, número de lugares ofertados, linhas e abrangência de itinerários demonstram que a capacidade instalada é suficiente para o atendimento da demanda manifesta registrada atualmente no sistema.

Tabela 3: Serviço Regular Convencional

Descrição	Quantidade
Frota Operacional – Veículos básicos	9
Frota Reserva – Veículos básicos	2

Tabela 4: Número de Linhas por Dia de Operação

Linha	Nome
Oferta de Viagem em Dia Útil	111 viagens
Oferta de Viagem em Sábado	41,5 viagens
Oferta de Viagem em Domingo	0 viagens
Número de Viagens do Sistema – Média Mensal	2.414 viagens

3.2 Frota Mínima Necessária

O número inicial de veículos previsto para a execução do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros do Município de Três Lagoas, é de 11 (onze) veículos, incluindo os veículos destinados para reserva técnica.

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

Tabela 5: Quantidade de Veículos do Serviço

Classe de Ônibus	Serviço Urbano
Ônibus Básicos	11
Total	11

A frota vinculada ao **STPCP** deverá possuir dispositivos de acessibilidade, de acordo com o previsto na Legislação Federal.



Para o caso de novos veículos que vierem a ser vinculados à frota do **STPCP**, deverão observar a instalação de dispositivos de acessibilidade, conforme disposto no **Contrato e Anexos**. Ressalta-se que todo o dimensionamento financeiro do sistema foi baseado no veículo da classe básico.

3.3 Caracterização da Rede Proposta

3.3.1 Sistema Proposto

O sistema proposto é composto por 9 (nove) linhas e 9 (nove) sublinhas, como descrito na Tabela 6. Para operar o **STPCP** são necessários um total de 11 veículos, sendo 9 veículos operacionais e 2 reservas.

Tabela 6: Linhas do sistema

Linha	Nome	Tipo	Extensão - ida e volta (km)
10	Vila Piloto	Urbana	18,8
11	Vila Piloto – atend. Distrito Industrial	Urbana	28,6
12	Vila Piloto - atend. Jupia	Urbana	28,3
20	Jupia / Set Sul	Urbana	21,0
30	Vila Verde	Urbana	16,0
31	Vila Verde – atend. Distrito Industrial	Urbana	35,3
40	Ipê / Nova Três Lagoas	Urbana	15,3
41	Ipê / Guanabara – atend. Distrito Industrial	Urbana	37,5
50	Guanabara	Urbana	13,3
51	Guanabara - atend. Presídio	Urbana	56,1
60	Bela Vista	Urbana	17,9
61	Bela Vista – atend. Distrito Industrial	Urbana	35,4
70	Vila Nova	Urbana	13,6
71	Vila Nova – atend. Distrito Industrial	Urbana	27,7
80	Shopping - atend. Hospital	Urbana	14,2
81	Shopping - atend. Balneário	Urbana	18,3
82	Shopping - atend. Jardim Montanini	Urbana	17,0
90	Jardim Montanini	Urbana	20,0

Durante o **Prazo da Concessão**, pode haver a necessidade de criação, alteração ou supressão de linhas e atendimentos, desde que embasadas em estudo que justifique a alteração e demonstre o impacto financeiro no **Contrato**. Ressalta-se que qualquer alteração necessita de autorização do Órgão Gestor do **STPCP**.



3.3.2 Incorporação de demandas futuras

A **Concessionária** deverá ser capaz de absorver novas demandas de transporte, como, por exemplo, criação de novas linhas, sublinhas e aumento de demanda de passageiros, garantido o equilíbrio da equação econômico-financeira do **Contrato**.

Ressalta-se que a criação, alteração ou supressão de linhas e atendimentos deverão ser embasadas em estudo que justifique a necessidade de tal alteração e o impacto financeiro no **Contrato**.

Qualquer alteração necessita da autorização do Órgão Gestor do **STPCP**, assegurado o equilíbrio econômico-financeiro da **Concessão**.

3.4 Informações Operacionais

3.4.1 Percurso Programado

Considerando o **STPCP** proposto, é prevista, em média, a realização de 2.414 viagens, por mês. A Tabela 7 apresenta o número de viagens programadas para cada linha por tipo de dia.

Foi calculado também o número de viagens totais em um mês padrão, composto por, em média, 20 dias úteis, 4,7 sábados e 5,8 domingos/feriados, totalizando 30 dias. Nesta análise, foi considerado que a viagem corresponde a uma ida e uma volta completa da linha, logo, uma meia viagem (indicado na tabela como 0,5) corresponde a um trecho de ida ou de volta.

Tabela 7: Viagens programadas – Viagens Diárias

Linha	Nome	Dia Útil	Sábado	Domingo	Mensal
10	Vila Piloto	12,5	4,5	0	271
11	Vila Piloto – atend. Distrito Industrial	2	0	0	40
12	Vila Piloto - atend. Jupiá	2,5	2,5	0	62
20	Jupiá / Set Sul	8,5	1,5	0	177
30	Vila Verde	11	5	0	243
31	Vila Verde – atend. Distrito Industrial	2	0	0	40
40	Ipê / Nova Três Lagoas	10,5	4	0	229
41	Ipê / Guanabara – atend. Distrito Industrial	1,5	0	0	30
50	Guanabara	8,5	4	0	189
51	Guanabara - atend. Presídio	3	2	0	69
60	Bela Vista	13	4,5	0	281

Avenida Antônio Trajano nº30 – Centro - Três Lagoas - MS, CEP:79.601-904

Telefone: (67) 3929-9900

Site: <http://www.treslagoas.ms.gov.br/>



61	Bela Vista – atend. Distrito Industrial	2	0	0	40
70	Vila Nova	3,5	5,5	0	96
71	Vila Nova – atend. Distrito Industrial	5	0	0	100
80	Shopping - atend. Hospital	8	0	0	160
81	Shopping - atend. Balneário	6	4	0	139
82	Shopping - atend. Jardim Montanini	0	4	0	19
90	Jardim Montanini	11,5	0	0	230
	Total Geral	111	41,5	0	2.414

Em relação à distância percorrida, a Tabela 8 apresenta a previsão da distância média percorrida por tipo de dia e mensalmente. A quilometragem improdutivo consiste na quilometragem percorrida entre a saída do veículo da garagem até o início da operação e entre o ponto do fim da operação e a garagem. Foi considerado que ela corresponde a 7% da quilometragem produtiva.

Tabela 8: Quilometragem percorrida

Linha	Nome	km Dia útil	km Sábado	km Domingo	km Mensal produtiva	km Mensal improd.	km total
10	Vila Piloto	235	85	0	5.095	357	5.451
11	Vila Piloto – atend. Distrito Industrial	57	0	0	1.144	80	1.224
12	Vila Piloto - atend. Jupiá	74	74	0	1.815	127	1.943
20	Jupiá / Set Sul	179	32	0	3.717	260	3.977
30	Vila Verde	176	80	0	3.893	273	4.166
31	Vila Verde – atend. Distrito Industrial	71	0	0	1.412	99	1.511
40	Ipê / Nova Três Lagoas	161	61	0	3.499	245	3.744
41	Ipê / Guanabara – atend. Distrito Industrial	48	0	0	952	67	1.019
50	Guanabara	113	53	0	2.509	176	2.685
51	Guanabara - atend. Presídio	168	112	0	3.890	272	4.162
60	Bela Vista	233	77	0	5.011	351	5.362
61	Bela Vista – atend. Distrito Industrial	71	0	0	1.416	99	1.515
70	Vila Nova	48	75	0	1.301	91	1.392
71	Vila Nova – atend. Distrito Industrial	139	0	0	2.770	194	2.964
80	Shopping - atend. Hospital	114	0	0	2.272	159	2.431
81	Shopping - atend. Balneário	110	73	0	2.538	178	2.715
82	Shopping - atend. Jardim Montanini	0	68	0	317	22	340
90	Jardim Montanini	230	0	0	4.600	322	4.922
	Total Geral	2.224	789	0	48.152	3.371	51.522



Observa-se que ao longo de um mês, os veículos do **STPCP** percorrerem, em média, cerca de 51 mil quilômetros, considerando a quilometragem produtiva e improdutiva. E, dado que a frota operacional do sistema é de 9 veículos operacionais, o percurso médio mensal (PMM) por veículo será cerca de 5.725 km. Considerando ainda um período de doze meses, tem-se um percurso médio anual de pouco mais que 68 mil quilômetros para cada veículo. Ressalta-se que foi considerado um mês padrão médio, com 20 dias úteis, 4,7 sábados e 5,8 domingos/feriados.

3.4.2 Quilometragem Improdutiva

Será considerada uma quilometragem improdutiva (morta/ociosa) máxima igual a 7% (sete por cento) da quilometragem mensal. Neste caso, a quilometragem improdutiva mensal máxima prevista é de 3.371 km.

3.4.3 Tipos de passageiros

O Sistema de Transporte Público por Ônibus do município de Três Lagoas contará com os seguintes tipos de passageiros:

- **Passageiros pagantes:** pagam o valor integral da passagem, via dinheiro ou cartão ou recebem vale-transporte do empregador;
- **Estudantes:** estudantes de escolas públicas possuem desconto de 50% na tarifa pública;
- **Gratuidades:**
 - **Idosos:** pessoas acima de 60 anos possuem gratuidade segundo a Lei Municipal nº 3.323/2017¹;
 - **Deficientes e acompanhantes:** pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida e seus acompanhantes (caso necessário) possuem gratuidade no sistema, mediante cadastro prévio junto à Prefeitura Municipal.

¹ Lei Municipal nº 3.323/2017. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/ms/t/tres-lagoas/lei-ordinaria/2017/332/3323/lei-ordinaria-n-3323-2017-dispoe-sobre-a-isencao-do-pagamento-de-tarifa-de-transporte-coletivo-urbano-aos-usuarios-com-idade-igual-ou-superior-a-60-sessenta-anos-e-da-outras-providencias?r=p>.



- **Policiais Civis, Militares e Corpo de Bombeiros:** possuem passe livre nos termos da Lei Municipal nº 3.356/2017²;
- **Estudantes:** estudantes do 1º grau do Ensino Oficial do Município de Três Lagoas possuem gratuidade de ida e volta, nos dias constantes do calendário escolar, segundo a Lei Municipal nº 3.059/2015³;
- **Gestantes:** mulheres, a partir do início do 2º mês de gravidez, possuem passe livre, nos termos da Lei Municipal nº 3.024/2015⁴;
- **Deficientes renais:** pacientes de doenças renais (nefropatia crônica), que estiverem em tratamento de hemodiálise e possuírem renda familiar inferior a 05 (cinco) salários mínimos mensais, possuem gratuidade segundo a Lei Municipal nº 1.848/2003⁵;
- **Conselheiros Tutelares:** conselheiros tutelares do Município de Três Lagoas, devidamente identificados e credenciados, possuem gratuidade no sistema, segundo a Lei Municipal nº 1.724/2001⁶;
- **Doadores de sangue:**

3.4.4 Demanda/Passageiros Transportados

Para a estimativa da demanda inicial do **STPCP**, será considerada a média de passageiros transportados nos últimos 12 meses do sistema atual, entre dezembro de 2022 e novembro de 2023.

² Lei Municipal nº 3.356/2017. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/ms/t/tres-lagoas/lei-ordinaria/2017/335/3356/lei-ordinaria-n-3356-2017-concede-passe-livre-nos-transportes-coletivos-urbanos-aos-policiais-civis-policiais-militares-e-corpo-de-bombeiros-militares-no-municipio-de-tres-lagoas-ms?r=p>

³ Lei Municipal nº 3.059/2015. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/ms/t/tres-lagoas/lei-ordinaria/2015/305/3059/lei-ordinaria-n-3059-2015-regulamenta-o-passe-estudante-e-da-outras-providencias?r=p>.

⁴ Lei Municipal nº 3.024/2015. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/ms/t/tres-lagoas/lei-ordinaria/2015/302/3024/lei-ordinaria-n-3024-2015-dispoe-sobre-o-passe-livre-no-transporte-publico-coletivo-para-gestantes-e-da-outras-providencias?r=p>

⁵ Lei Municipal nº 1.848/2003. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/ms/t/tres-lagoas/lei-ordinaria/2003/184/1848/lei-ordinaria-n-1848-2003-dispoe-sobre-a-gratuidade-no-transporte-coletivo-dos-deficientes-renais-e-da-outras-providencias?r=p>

⁶ Lei Municipal nº 1.724/2001. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/ms/t/tres-lagoas/lei-ordinaria/2001/172/1724/lei-ordinaria-n-1724-2001-concede-isencao-tarifaria-de-transporte-coletivo-aos-conselheiros-tutelares-de-tres-lagoas?r=p>



Deste modo, a elaboração do cenário de demanda transportada inicial para o sistema considerará a queda no número de passageiros observada no sistema municipal por conta da pandemia de Covid-19 e por outros fatores que já eram observados no período pré-pandemia, como o impacto causado pelo transporte por aplicativo, em que o sistema de ônibus urbano começou a perder passageiros. A Tabela 9 apresenta os valores considerados.

Tabela 9: Demanda a ser considerada no Projeto Básico

Tipo	Valor
Passageiros Pagantes – Tarifa 100% (A)	11.403
Estudantes – Tarifa 50% (B)	12.833
Passageiros com Gratuitades (C)	1.686
Integração (D)	3.890
Passageiros Equivalentes (E = A + 0,5xB)	17.820

Para as análises de previsão de demanda para compor o fluxo de caixa da **Concessão**, será considerado o crescimento populacional previsto para o município de Três Lagoas e uma estimativa de atração de demanda decorrente da melhoria do nível de serviço do sistema. O Anexo X – Estudo Econômico-Financeiro apresenta detalhadamente a estimativa de demanda futura.

Ressalta-se que, apesar de ser realizada uma estimativa de demanda, caso seja constatada uma variação positiva ou negativa da demanda em relação aos valores previstos, essa variação será considerada no dimensionamento do **STPCP** para os meses futuros, sempre respeitando o equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**.

3.4.5 Flexibilização Tarifária e Concessão de Descontos

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

Desta forma, tanto o **Poder Concedente**, quanto a **Concessionária** poderá propor estratégias de flexibilização tarifária aos domingos e feriados, ou descontos na compra de um número mínimo de vales-transporte.



No entanto, deverá ser realizado um estudo para avaliação do impacto financeiro (custos / subsídios) desta flexibilização no **STPCP**, que deverá ser aprovado pelo Órgão Gestor do **STPCP**.

3.4.6 Integração Tarifária Temporal

Há também a previsão para o Sistema de Transporte Coletivo do Município de Três Lagoas de integração tarifária no sistema. Esta integração tarifária consiste na possibilidade de o **usuário** utilizar uma segunda linha mediante pagamento de apenas uma única tarifa, ou seja, as transferências de passageiros entre linhas são gratuitas.

Nesse contexto, a integração tarifária corresponde a uma compensação por não existir no **STPCP** linhas com serviço direto de transporte entre bairros específicos, evitando penalizar uma parcela dos passageiros que precisam realizar transferências e assegurando, assim, um regime de equidade no acesso às várias áreas da cidade.

A integração tarifária proposta será viabilizada pelo uso de um sistema de bilhetagem eletrônica, que permite que as transferências não fiquem restritas aos terminais fechados, podendo ocorrer em qualquer ponto de embarque e desembarque da rede de transporte, possibilitando uma flexibilidade aos passageiros.

Para realização da integração tarifária, o **usuário** deverá possuir o cartão, que poderá ser recarregado pelo próprio **usuário** ou pelo empregador.

Cada **usuário** poderá realizar a integração tarifária ao longo de um período de 1 hora e 30 minutos após a primeira utilização.

Para evitar uma queda da demanda por conta da integração e evitar que os **usuários** utilizem a integração tarifária para realizar o movimento de ida e volta ao destino pagando uma passagem, devem estar definidas regras de integração entre as linhas.

Desta forma, para a efetivação da integração tarifária e o não pagamento da passagem do segundo deslocamento, a linha escolhida para o segundo



deslocamento não pode ser a mesma linha do primeiro deslocamento ou não poderá se destinar aos mesmos locais da linha de origem.

3.4.7 Presença de Cobradores

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

Desta forma, no **STPCP** não será obrigatória a presença de cobradores nos veículos.

Em contrapartida, cabe à **Concessionária** incentivar a venda de cartões com créditos eletrônicos por meio de campanhas junto ao comércio e indústrias e via instalação de pontos de venda acessíveis à população, inclusive com a instalação de um ponto de venda na área central, a fim de diminuir o quantitativo de pagamento de passagens por moeda corrente nos veículos.

Portanto, com estas ações, os custos do **STPCP** irão diminuir significativamente, garantindo um valor da tarifa condizente com a realidade econômica dos cidadãos.

3.5 Estrutura de Gestão

Para que o **Contrato** possa ser executado adequadamente e cumprido o interesse público, devem ser realizadas as seguintes ações:

- a) Estruturação, por parte do **Poder Concedente**, do **Órgão Gestor** do **STPCP**, visando à implementação das novas atividades de planejamento, gestão, fiscalização e controle dos serviços;
- b) Apresentação, por parte da **Concessionária**, de um **Plano de Transição Operacional**, observado o disposto neste **Projeto Básico**, que deverá ser aprovado pelo **Órgão Gestor** do **STPCP**, segundo, ainda, especificações contidas no item 1.5 deste documento e no **Anexo IX** – Plano de Desenvolvimento;
- c) Implantação, por parte da **Concessionária**, com a fiscalização do **Poder Concedente**, do Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE, segundo as



- especificações contidas no Anexo VII – Especificações do Sistema de Bilhetagem Eletrônica que deverá ser replicado de forma independente e originária, permitindo o acesso de forma ampla, inviolada e irrestrita pelo Órgão Gestor do **STPCP**;
- d) Implantação, pelo **Órgão Gestor do STPCP**, em conjunto com a **Concessionária**, de sistema de indicadores e metas para monitorar a qualidade do serviço prestado pela nova Concessionária conforme previsto no Anexo V – Diretrizes de Gestão e Monitoramento;
 - e) Implantação, por parte da **Concessionária**, de um Sistema de Controle Operacional (SCO), que deverá ser acessado de forma ampla e irrestrita pelo Órgão Gestor do **STPCP**, segundo as especificações contidas no Anexo VI;
 - f) Implantação, por parte da **Concessionária**, com a fiscalização do **Poder Concedente**, do Sistema de Atendimento ao Passageiro – SAP, segundo as especificações contidas no Anexo VI;
 - g) Implantação, por parte da **Concessionária**, de um Sistema de Monitoramento por Câmeras (SMC), que deverá ser acessado de forma ampla e irrestrita pelo Órgão Gestor do **STPCP**, segundo as especificações contidas no Anexo VI;

3.5.1 Sistema de Controle Operacional – SCO

Entende-se por Sistema de Controle Operacional (SCO), o sistema de informações capaz de fornecer dados e auxiliar na complexa tarefa de gerenciar a rede de ônibus. A **Concessionária** fica obrigada a implantar o SCO nos prazos definidos no Anexo VI.

O Sistema de Controle Operacional deverá:

- a) Processar as informações, adotando os procedimentos em vigor no Órgão Gestor do **STPCP**, especialmente os descritos no Anexo VI;
- b) Manter interface com entidades do **Poder Concedente**, na busca de soluções conjuntas, pertinentes às ocorrências operacionais;
- c) Manter controle efetivo da distribuição da frota, registro de acidentes, incidentes, paralisações, adotando medidas operacionais voltadas à continuidade da operação;
- d) Manter registro das ocorrências operacionais, incluindo seus motivos, consequências e providências adotadas;



- e) Permitir o conhecimento permanente, de forma contínua ou discreta, da localização de cada veículo e o controle efetivo da frota em uso pela **Concessionária** (via rastreador / GPS), identificando motivos de atrasos, adiantamentos ou falhas por meio de recursos de comunicação online e em tempo real;
- f) Possibilitar a atuação imediata para a solução dos problemas que interfiram na operação regular do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros;
- g) Contabilizar os acidentes, atrasos, cancelamentos e quaisquer outras ocorrências operacionais que possam interferir na operação das linhas, a fim de possibilitar estudos para suprir as deficiências;
- h) Armazenar dados históricos da operação diária para análises 'off-line' do comportamento da frota durante a operação, possibilitando a comparação da programação nas Ordens de Serviços Operacionais com a operação efetivamente realizada;
- i) Subsidiar o SAP – Sistema de Atendimento ao Passageiro no relacionamento com os **usuários**, visando tratar uma possível reclamação, transformando-a em informação ao usuário;
- j) Assegurar sistemas de transmissão de dados entre os diferentes elementos do **STPCP**, de forma a garantir confiabilidade dos dados, segurança e rapidez nas operações (ônibus, central e paradas), tanto para a **Concessionária** quanto para o Órgão Gestor do **STPCP** - Suporte na Troca de Dados.

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

O sistema deverá permitir a geração de relatórios estatísticos e gerenciais solicitados pelo Órgão Gestor do **STPCP**, dentre eles:

- Horários das partidas programadas e realizadas, indicando se as mesmas ocorreram no horário programado, adiantadas ou atrasadas;
- Velocidade do veículo por linha e faixa horária;
- Linhas e veículos em circulação;
- Partidas atrasadas e canceladas, descrevendo os motivos;
- Estatísticas dos veículos que se envolveram em acidentes;
- Estatísticas das falhas registradas por veículo e por linha;



- Quantidade de viagens, a frota alocada em cada linha e o cumprimento dos horários de partida e chegada;
- Registros das Partidas e Chegadas em Pontos de Controle;
- Controle do cumprimento de viagens, com análise de atrasos, adiantamento e descumprimento da programação por pontos de partida e chegada e por pontos de controle;
- Informação de quilometragem percorrida em linha;
- Informação da velocidade média e máxima dispendida entre os pontos da linha e do total da viagem;
- Relação dos veículos em operação, por linha, tecnologia (tipo de veículo), equipamentos ou características especiais (Elevadores, porta esquerda, etc);
- Rotinas de exportação de dados, oriundos de consultas parametrizáveis ou tabelas do banco de dados, capazes de gerar arquivos em formatos compatíveis para usos do Órgão Gestor do **STPCP**.

As especificações do Sistema de Controle Operacional são apresentadas e detalhadas no Anexo VI deste **Edital**.

3.5.2 Sistema de Atendimento ao Passageiro – SAP

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

Caberá à **Concessionária** o desenvolvimento do projeto onde deverá demonstrar como realizará a implantação do SAP, observando as diretrizes a seguir e as especificações contidas no Anexo VI. O SAP compreende:

- a) Portal na Internet e aplicativo de *smartphone* com a veiculação de informações permanentemente atualizadas sobre o serviço, incluindo opções de linhas e horários para o atendimento de deslocamentos entre origens e destinos pesquisados pelo **usuário**;
- b) Serviço de Atendimento via telefone;



- c) Caixa de sugestões e formulário próprio para avaliação dos serviços nos locais com intenso fluxo, para opinião voluntária dos **usuários** do **STPCP**;
- d) Balcão de atendimento junto aos postos de comercialização e cadastramento do sistema de bilhetagem eletrônica, inclusive na área central no município.

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

3.5.3 Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE

A Bilhetagem Eletrônica será considerada na composição do Cálculo Tarifário e na Proposta Financeira, como investimento em 100% (cem por cento) da frota, ou seja, todos os veículos deverão apresentar no momento da vistoria técnica a ser realizada pelo **Poder Concedente** dispositivo validador embarcado.

O Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros do Município de Três Lagoas e o Sistema de Bilhetagem Eletrônica de Três Lagoas serão compostos pelo conjunto de equipamentos embarcados e fixos alocados nos veículos e nos pontos de operação do sistema, bem como aqueles que vierem a ser adquiridos com o objetivo de ampliação do serviço operado.

A Bilhetagem Eletrônica é o dispositivo que controlará toda a relação do **usuário** em relação à utilização do **STPCP**.

Cada operação de validação de crédito de viagem ou liberação da roleta deverá ser armazenada no validador e coletada automaticamente através de transmissão para plataforma *online* ao qual será fornecido acesso amplo, irrestrito e não oneroso ao Órgão Gestor do **STPCP**, de forma independente, originária e inviolada, com acesso pleno a todas as consultas, filtros e relatórios disponíveis no sistema/plataforma.

Os validadores deverão estar equipados com sistema de telefonia celular, possibilitando a transmissão direta dos dados ao Sistema de Bilhetagem Eletrônica.

A Bilhetagem Eletrônica é de responsabilidade integral da **Concessionária** e deverá estar pronta para o início dos serviços na **Data de Início da Operação**.

A **Concessionária** deverá garantir que todos os créditos existentes nos cartões utilizados no sistema anterior sejam válidos no novo sistema, bem como os cartões



que, se não forem válidos, devem ser substituídos sem causar transtorno aos **usuários**.

Deve ser respeitada uma validade mínima de 90 (noventa) dias após o início da operação da **Concessionária** para utilização dos créditos adquiridos antes do **Prazo da Concessão**. Os créditos não utilizados neste prazo de 90 dias, perderão o seu valor.

A **Concessionária** deverá apresentar no **Plano de Transição Operacional** o cronograma de mudança dos sistemas de bilhetagem eletrônica e a estratégia para substituição dos cartões e utilização dos créditos remanescentes, conforme apresentado no item 1.5.

Caberá ao **Poder Concedente**, se necessário, o repasse de toda e qualquer informação técnica indispensável para a implantação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica.

Na implantação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, deverão ser disponibilizadas, pelo menos, os seguintes serviços e funcionalidades:

- a) Implantação de pelo menos 1 (um) ponto na área central para comercialização da emissão e recarga de cartões;
- b) Implantação de processo de recarga de cartões do sistema pela internet;
- c) Instalação de recursos tecnológicos para controle e segurança dos créditos e identificação de **usuários** com benefício tarifário;
- d) Sistema de bloqueio do uso do cartão por solicitação de seu titular, em caso de roubo, furto, extravio ou perda.

As especificações do Sistema de Bilhetagem Eletrônica são apresentadas e detalhadas no Anexo VII deste **Edital**.

3.5.4 Sistema de Monitoramento por Câmeras – SMC

O Sistema de Monitoramento por Câmeras – SMC – possui como objetivo proporcionar maior segurança aos **usuários** e aos operadores, fornecendo elementos para a elucidação de acidentes de trânsito, incidentes em geral e reduzir a ocorrência de atos de vandalismo, proporcionando elementos para identificação das pessoas que os cometam.



Caberá à **Concessionária** o desenvolvimento do projeto, devendo demonstrar como realizará a implantação do SMC observando as diretrizes a seguir e as especificações contidas no Anexo VI – Especificações dos Sistemas de Gestão, Informação e Controle . O SMC compreende:

- Conjunto de 4 (quatro) câmeras instaladas no interior dos veículos da frota, sendo três delas posicionadas de forma a gravar o interior do veículo e uma delas posicionada no vidro dianteiro, voltada para fora, de modo a gravar imagens externas relativas à movimentação do veículo;
- Gravado DVR capaz de armazenar até 15 (quinze) dias de gravação para conferência de ouvidorias;
- Software de visualização das imagens;
- Descarga automática de imagens via *wi-fi* na garagem ou transmissão em tempo real mediante tecnologia 3G ou 4G;

O projeto do Sistema de Monitoramento por Câmeras deverá ser aprovado pelo **Poder Concedente**, previamente à sua implantação.

3.6 Aspectos Técnico-Financeiros

3.6.1 Parâmetros Considerados

A orçamentação tarifária e modelagem do fluxo de caixa apresentados no Estudo Econômico-Financeiro (Anexo X), foram estruturados com base nas seguintes premissas:

- a) Quantitativos operacionais, totalizados a partir da conformação física da rede proposta para o **STPCP**, considerando números de viagens realizadas e as extensões produtivas e improdutivas de cada uma das linhas apresentadas;
- b) Estimativas de demanda pagante, consolidadas a partir de informações recebidas pela atual operadora;
- c) Informações operacionais (índice de passageiro por quilômetro, produção quilométrica mensal, número, tipo e idade dos veículos alocados na frota, dentre outras);
- d) Parâmetros de desempenho e consumo baseados em referenciais técnico-operacionais reconhecidamente apropriados (*ANTP – Associação Nacional de Transporte Públicos*);



- e) Valor de custo unitário de insumos (frota, pessoal, material rodante, combustíveis, lubrificantes, dentre outros),
- f) Taxas, impostos e contribuições fiscais e tributárias inerentes à atividade licitada.

3.6.2 Dos Tipos de Tarifas

Vale ressaltar que para a **Concessão** os termos **Tarifa Técnica de Remuneração**, **Tarifa Técnica de Referência** e **Tarifa Pública** possuem significados próprios e distintos, conforme especificado a seguir.

A **Tarifa Técnica de Remuneração** corresponde ao valor do custo por passageiro proposto pela **Concessionária** na sua **Proposta Econômica**, devidamente reajustado ou revisto na forma do **Contrato**, aplicado à quantidade de passageiros equivalentes estabelecido no Modelo de Remuneração da Concessão, estabelecido no **Anexo III** do Edital – Estudo Econômico-Financeiro.

A **Tarifa Técnica de Referência** corresponde ao valor máximo da **Tarifa Técnica de Remuneração** a ser ofertada pela **Licitante** no processo licitatório.

Por sua vez, a **Tarifa Pública** corresponde ao valor da tarifa de referência do serviço de transporte coletivo fixado pelo Prefeito Municipal de Três Lagoas, cobrada do **usuário** do **STPCP**.

Nos itens a seguir são apresentados o detalhamento das parcelas que compõem o Modelo de Remuneração da **Concessão**.

3.6.3 Da Demanda Equivalente Mensal do Sistema

A demanda equivalente consiste no número de passageiros pagantes ponderados pelo valor cheio da passagem em vigor (**Tarifa Pública**) nas linhas urbanas do sistema.

O cálculo do **subsídio** efetivo a ser repassado pelo **Poder Concedente** à **Concessionária** será realizado mensalmente e, desta forma, a demanda equivalente mensal do **STPCP** corresponderá à demanda pagante efetivamente registrada pelo sistema no mês anterior.



Este dado poderá ser extraído do Sistema de Bilhetagem Eletrônica instalado em todos os veículos que operam no **STPCP** ou por meio do acompanhamento operacional realizado pelo Órgão Gestor do **STPCP**.

O repasse terá como objetivo equilibrar os custos operacionais da **Concessionária** relativos ao mês anterior ao cálculo, de modo que seja garantido o equilíbrio da equação econômico-financeira do **Contrato**.

O valor da **Demanda Equivalente Mensal** será calculado mensalmente pelo Órgão Gestor do **STPCP**, mediante o seguinte procedimento:

- I. Apuração da quantidade de PASSAGEIROS por tipo ($Pass_t$) de valor de TARIFA paga ($Tarifa_t$);
- II. Cálculo do FATOR DE EQUIVALÊNCIA (Feq_t) de cada valor de TARIFA paga ($Tarifa_t$) com a TARIFA PÚBLICA em vigor para o sistema urbano paga (TU_t), ou:

$$Feq_t = \frac{Tarifa_t}{TU_t} \quad (1)$$

- III. Cálculo da DEMANDA EQUIVALENTE (DE) mediante a multiplicação da quantidade de PASSAGEIROS transportados por tipo de TARIFA pelo FATOR DE EQUIVALÊNCIA, ou:

$$DE = \sum_{t=1}^n Pass_t \times Feq_t \quad (2)$$

Por sua vez, a Demanda Equivalente de Referência a ser considerada no cálculo do repasse mensal do **subsídio** deverá corresponder ao valor de demanda equivalente mensal considerada no último reajuste contratual ou revisão da **Tarifa Técnica de Remuneração**.

Ressalta-se que para o cálculo da demanda equivalente do **STPCP** deverão ser consideradas as seguintes categorias de tarifa:

- i. **Passageiros pagantes:** pagam o valor integral da tarifa urbana (Tarifa Pública) padrão previamente definida pelo **Poder Concedente**, via dinheiro ou cartão (pessoal ou vale transporte);



-
- ii. **Passageiros pagantes – tarifa especial:** valor diferenciado de Tarifa Pública a ser adotado em dias ou horários específicos ou para atender categorias específicas de passageiros, desde que aprovado pelo Órgão Gestor do STPCP.

Serão consideradas gratuidades e não entrarão no cálculo da Demanda Equivalente do sistema as seguintes categorias:

- i. **Idosos:** pessoas acima de 65 anos não pagam passagem segundo o Estatuto do Idoso e a Lei Orgânica Municipal;
- ii. **Deficientes e acompanhantes:** pessoas com alguma deficiência física e seus acompanhantes (limitado a um acompanhante por passageiro com deficiência, caso necessário);
- iii. Policiais Civis, Militares e Corpo de Bombeiros: possuem passe livre nos termos da Lei Municipal nº 3.356/2017;
- iv. Estudantes: estudantes do 1º grau do Ensino Oficial do Município de Três Lagoas possuem gratuidade de ida e volta, nos dias constantes do calendário escolar, segundo a Lei Municipal nº 3.059/2015;
- v. Gestantes: mulheres, a partir do início do 2º mês de gravidez, possuem passe livre, nos termos da Lei Municipal nº 3.024/2015;
- vi. Deficientes renais: pacientes de doenças renais (nefropatia crônica), que estiverem em tratamento de hemodiálise e possuírem renda familiar inferior a 05 (cinco) salários mínimos mensais, possuem gratuidade segundo a Lei Municipal nº 1.848/2003;
- vii. Conselheiros Tutelares: conselheiros tutelares do Município de Três Lagoas, devidamente identificados e credenciados, possuem gratuidade no sistema, segundo a Lei Municipal nº 1.724/2001;
- viii. Doadores de sangue:

Ao longo da concessão, poderão ser observadas alterações nas categorias de passageiros pagantes e gratuidades. Toda alteração deverá ser considerada no cálculo da demanda equivalente.



3.6.4 Da Definição da Tarifa Técnica de Referência e de Remuneração

A **Tarifa Técnica de Remuneração** corresponde ao valor do custo por passageiro proposto pela **Concessionária** na sua **Proposta Econômica**, devidamente reajustado ou revisto na forma do **Contrato** e legislação aplicável.

A **Tarifa Técnica de Remuneração** proposta pelos **Licitantes** deve ser estabelecida de modo que a receita seja suficiente para a cobertura dos custos de prestação dos serviços e da remuneração do capital investido durante todo o **Prazo da Concessão**.

A **Tarifa Técnica de Remuneração** a ser proposta pelos **Licitantes** deve ser inferior à **Tarifa Técnica de Referência**, correspondente a R\$21,51 (vinte e um reais e cinquenta e um centavos), fixada conforme a modelagem econômico-financeira.

O cálculo da **Tarifa Técnica de Referência** segue a seguinte fórmula:

$$\text{Tarifa Técnica de Referência} = \left(\frac{CT - RP}{DE_{\text{Referência}}} \right) \quad (3)$$

Onde:

CT – Custo Total do Sistema no período atual;

RP – Receita Extratarifária (ver Anexo X);

DE_{Referência} – Demanda equivalente de referência;

A metodologia de cálculo da **Tarifa Técnica de Referência** e a planilha de cálculo são apresentadas no Anexo X.

A **Tarifa Técnica de Remuneração** será objeto de Reajuste Contratual, Revisão Extraordinária e Revisão do Equilíbrio Econômico-Financeiro, conforme cabível, nos termos deste **Edital**, do **Contrato** e da legislação aplicável, visando manter reais os valores aplicáveis ao **Contrato**, assim como manter o equilíbrio econômico-financeiro da **Concessão**.

3.6.5 Da Definição da Tarifa Pública

Uma premissa do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros do município de Três Lagoas é a adoção do princípio da modicidade tarifária para o serviço com o objetivo de recuperar e consolidar a demanda do **STPCP**.



A **Tarifa Pública** a ser cobrada do **usuário** não guarda relação direta com a **Tarifa Técnica de Remuneração** por força deste **Edital** e é fixada pelo **Poder Concedente**, nos termos da legislação municipal, podendo ser diferenciada em função:

- a) Das características técnicas de cada tipo de serviço ou linha;
- b) Da integração tarifária dos serviços que integram o **STPCP**;
- c) Dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de **usuários**, conforme as gratuidades e integrações previstas na legislação municipal.

O valor da **Tarifa Pública** para o início de operação do **STPCP**, fixado pelo **Poder Concedente**, é de R\$ 4,00 (quatro reais) para todas as linhas do **STPCP**.

A **Tarifa Pública** poderá ser reajustada a critério do **Poder Concedente**, observados a modicidade tarifária e a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**.

3.6.6 Do Indicador Global de Qualidade do Serviço (IGQS)

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

O indicador de desempenho proposto é calculado pela seguinte equação:

$$IGQS = \frac{0,25 \times IS + 0,40 \times I_{conf} + 0,15 \times I_{seg} + 0,20 \times I_{mec}}{5} \quad (4)$$

Onde:

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

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



3.6.7 Do Reajuste e da Revisão da Tarifa Técnica de Remuneração

Para o cálculo da **Tarifa Técnica de Referência da Concorrência**, foi utilizada a metodologia de cálculo elaborada pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), de acordo com a Planilha ANTP 2017 - Custos dos Serviços de Transporte Público por Ônibus, conforme detalhado no item no Anexo II.9.

A **Tarifa Técnica de Remuneração** poderá ser recalculada por meio de três tipos de instrumentos, quais sejam:

- Reajuste Contratual;
- Revisão Extraordinária;
- Revisão do Equilíbrio Econômico-Financeiro.

Ressalta-se que a **Demanda Equivalente de Referência (DE_{Referência})** a ser considerada no cálculo do reajuste ou revisão deverá corresponder ao valor médio de demanda equivalente dos últimos 12 meses do **STPCP**.

A **Quilometragem mensal (km_{prevista})** a ser considerada no cálculo do reajuste ou revisão deverá corresponder ao valor médio da quilometragem total percorrida pelos veículos dos últimos 12 meses do **STPCP**.

3.6.7.1 Reajuste Contratual

3.6.7.1.1 Condição Necessária

O reajuste contratual deverá ocorrer a cada 12 meses, no mês de aniversário da assinatura do **Contrato**.

3.6.7.1.2 Procedimento de Revisão

Em cada momento de reajuste contratual, durante o **Prazo da Concessão**, a atualização da **Tarifa Técnica de Remuneração** no qual a **Concessionária** será remunerada deve se dar da seguinte forma:

- 1) Deverão ser recalculados os custos operacionais do **STPCP**, atualizando todos os parâmetros utilizados, apresentados a seguir:
 - a) Quantitativos operacionais, totalizados a partir da conformação física da rede proposta, considerando números de viagens realizadas e as extensões produtivas e improdutivas de cada uma das linhas;



- b) Informações operacionais (produção quilométrica mensal, número, tipo e idade dos veículos alocados na frota, dentre outras);
 - c) Valor de custo unitário de insumos (frota, pessoal, material rodante, combustíveis, lubrificantes, dentre outros);
 - d) Taxas, impostos e contribuições fiscais e tributárias inerentes à atividade licitada;
- 2) A partir do Custo Total do Sistema atualizado pela Planilha da ANTP, será subtraída a parcela de **Receita Extratarifária** (que corresponde a 1% do custo total do sistema, conforme detalhado no **Anexo X**) e o resultado deve ser dividido pela demanda equivalente de referência considerando a média de passageiros transportados pelas linhas do **STPCP** ao longo dos últimos 12 (doze) meses. A **Tarifa Técnica de Referência** atualizada corresponderá ao resultado da equação apresentada a seguir:

Em resumo:

$$\text{Tarifa de Remuneração}_{\text{reajustada}} = \left(\frac{CT_{\text{atual}} - RP_{\text{atual}}}{DE_{\text{Referência}}} \right) \times (1 - \text{Desconto}) \quad (5)$$

Onde:

CT_{atual} – Custo Total do Sistema no período atual;

RP_{atual} – Receita Extratarifária (**Anexo X**);

DE_{Referência} – Demanda equivalente de referência utilizada no cálculo do reajuste em vigor (média dos últimos 12 meses);

Desconto – Percentual de desconto apresentado pela Concessionária no respectivo processo licitatório.

3.6.7.2 Revisão Extraordinária

3.6.7.2.1 Condição Necessária

Tanto a **Concessionária**, quanto o Órgão Gestor do **STPCP** podem requerer a **Revisão Extraordinária** da **Tarifa Técnica de Remuneração**, mediante alterações significativas dos valores de insumos ou indicadores operacionais, considerando valores médios para 3 (três meses consecutivos). A **Revisão Extraordinária** será cabível nas hipóteses descritas a seguir:

- i. Variação, positiva ou negativa, do valor de compra do óleo diesel acima de 20% em relação ao valor que integra a planilha de custos em vigor;



-
- ii. Variação, positiva ou negativa, do piso salarial dos motoristas superior a 20% em relação ao valor que integra a planilha de custos em vigor;
 - iii. Variação, positiva ou negativa, do valor de quilometragem percorrida pelos veículos superior a 20% em relação ao valor que integra a planilha de custos em vigor;
 - iv. Qualquer mudança na regulamentação ou na legislação que tenha impacto nos custos ou na receita.

3.6.7.2.2 Procedimento de Revisão

O procedimento de revisão da **Tarifa Técnica de Remuneração**, ocorrerá em **Revisão Extraordinária**, e será igual ao previsto para o Reajuste Contratual (ver item 3.6.7.1).

3.6.7.3 Revisão do Equilíbrio Econômico-Financeiro

3.6.7.3.1 Condição Necessária

Além do Reajuste Contratual e da Revisão Extraordinária, o fluxo de caixa deverá ser revisto ao longo do **Contrato**, para que sejam realizadas as atualizações nos valores de entrada do estudo econômico-financeiro, tais como valores de investimentos, plano de atualização da frota e receitas reais obtidas (cobrança de tarifas, publicidade nos veículos) e repasses mensais realizados pelo **Poder Concedente** e os custos de operação reais do **STPCP**.

Esta revisão tem por objetivo a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**, garantido que ao longo do **Prazo da Concessão**, os valores de custos e investimentos que levaram a **Concessionária** a sagrar-se ganhadora da **Concorrência** sejam preservados e, conseqüentemente, o **usuário** do **STPCP** pague pelo serviço público que efetivamente utilizado.

As Revisões do Equilíbrio Econômico-Financeiro poderão ser realizadas a pedido do **Poder Concedente** ou da **Concessionária**, sempre que se observar fato gerador de desequilíbrio do **Contrato** e que não possa ser objeto de ajuste no Reajuste Contratual ou na Revisão Extraordinária, conforme Matriz de Riscos apresentada no item 3.6.8.



3.6.7.3.2 Procedimento de Revisão

A Revisão do Equilíbrio Econômico-Financeiro será realizada baseando-se nas práticas contábeis aceitas para a metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, e tem por objetivo promover o equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato** por outros meios que não a correção da **Tarifa Técnica de Remuneração**, de acordo com as premissas econômicas fixadas nos Anexos deste **Edital e Contrato**.

O procedimento de Revisão do Equilíbrio Econômico-Financeiro será realizado de forma a assegurar que seja mantido o Valor Presente Líquido do fluxo de caixa do projeto, empregando como taxa de desconto o Custo Médio Ponderado de Capital utilizado na formulação da **Proposta Econômica**.

Deste modo, a Taxa Interna de Retorno (TIR) não poderá ser superior à TIR ofertada na **Proposta Econômica** apresentada pela **Concessionária** no processo licitatório. Para tanto, os valores da **Tarifa Pública** e/ou da **Tarifa Técnica de Remuneração** podem ser revisados, a fim de que a TIR do fluxo de caixa revisado se iguale à TIR da proposta vencedora.

Além da revisão do Fluxo de Caixa da **Concessão**, deverá ser revista a Planilha Tarifária, devendo ser recalculados os custos operacionais do **STPCP**, atualizando todos os parâmetros utilizados apresentados nas alíneas a seguir:

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



3.6.8 Do Repasse Mensal Efetivo

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

$$\text{Repasse Mensal Efetivo} = \text{Déficit Mensal} \times [0,925 + (0,075 \times \text{IGQS})] \quad (6)$$

Sendo que,

$$\text{Déficit Mensal} = \text{Valor de Remuneração} - \text{Arrecadação Tarifária} \quad (7)$$

$$\text{Valor de Remuneração} = TR \times DE_{\text{Referência}} \times \frac{km_{\text{percorrida}}}{km_{\text{prevista}}} \quad (8)$$

$$\text{Arrecadação Tarifária} = TP_{\text{Praticada}} \times DE_{\text{Mês}} \quad (9)$$

Onde:

- Déficit Mensal: Déficit mensal no período anterior ao repasse;
- IGQS: Indicador de Desempenho Global do Sistema;
- TR: **Tarifa Técnica de Remuneração** em vigor;
- $DE_{\text{Referência}}$: Demanda equivalente de referência utilizada no cálculo do reajuste em vigor;
- $DE_{\text{Mês}}$: Demanda equivalente contabilizada no mês anterior ao cálculo;
- $km_{\text{percorrida}}$: Quilometragem mensal efetivamente percorrida pelos veículos do **STPCP**;
- km_{prevista} : Quilometragem mensal prevista na revisão de custos em vigor;
- $TP_{\text{praticada}}$: **Tarifa Pública** praticada no **STPCP**;

Conforme apresentado na equação anterior, 7,5% do repasse mensal efetivo está vinculado ao desempenho operacional da **Concessionária**.

O cálculo do **subsídio** efetivo a ser repassado pelo **Poder Concedente** à **Concessionária** será realizado mensalmente e a demanda equivalente mensal do



STPCP corresponderá à demanda efetivamente registrada no mês anterior. Desta forma, o repasse do **subsídio** terá como objetivo equilibrar os custos operacionais da **Concessionária** relativos ao mês anterior ao cálculo.

Os cálculos referidos nos itens precedentes serão realizados até o 5º dia útil do mês posterior ao mês de apuração e registrados em relatórios mensais contendo a memória de cálculo e as informações que lhe serviram de base, que serão encaminhados à **Concessionária** para verificação, que, por sua vez, deverá se pronunciar até o 10º dia útil.

O pagamento do **subsídio** pelo Município de Três Lagoas será processado no 15º dia útil do mês, mediante transferência de recursos para a **Concessionária**, de acordo com o disposto no **Contrato** e estabelecido na legislação específica.

Os relatórios mensais de apuração da remuneração deverão ser devidamente arquivados no Processo Administrativo da Concessão.

O **Poder Concedente**, com o objetivo de promover o controle social, elaborará mensalmente relatório de prestação de contas cumulativo da remuneração, que será divulgado em seu sítio na internet.

Na ocorrência de superávit tarifário, proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, o valor deverá ser revertido para o próprio Sistema de Transporte Público Coletivo de Mobilidade Urbana do Transporte Coletivo Urbano de Três Lagoas, por meio do depósito em conta bancária vinculada.

A **Concessionária** deverá comunicar ao **Poder Concedente** a ocorrência de superávit tarifário, no prazo de 5 (cinco) dias após o encerramento do mês em que se verificar o superávit.

Após a comunicação, o **Poder Concedente** terá o prazo de 10 (dez) dias para providenciar, sob sua titularidade, abertura de conta bancária em banco oficial, sob suas expensas, para depósito, pela **Concessionária**, do superávit tarifário.

Do total do **subsídio** a ser transferido para a Concessionária, nos termos como disposto no **Contrato** e Anexos, deverá ser descontado o saldo existente na conta bancária vinculada.



3.6.9 Da Matriz de Riscos

São pré-requisitos essenciais para fundamentar eventual reequilíbrio econômico-financeiro eventos que sejam:

- i. extraordinários;
- ii. imprevisíveis;
- iii. estranhos à vontade das partes;
- iv. inevitáveis;
- v. capazes de gerar desequilíbrio na equação econômico-financeira do **Contrato**.

Entre os eventos relacionados neste item, relacionam-se os seguintes, de forma exemplificativa, que justificam o reequilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**:

- a) Modificações operacionais determinadas pelo **Poder Concedente** com o objetivo de melhorar o atendimento aos **usuários** e a eficiência do **STPCP**, de comprovada repercussão nos custos da **Concessionária**, para mais ou para menos, conforme o caso, e que não estejam originalmente previstas na **Proposta Econômica da Concessionária**.
- b) Implantação de soluções de integração tarifária com outros modos de transporte coletivo ou individual, que não estejam originalmente previstas na Proposta Econômica da **Concessionária**.
- c) Ocorrência de variação da composição de investimentos em frota decorrente de determinação do **Poder Concedente**, em razão de acréscimo ou diminuição de veículos não previstos na **Proposta Econômica**, mudança de tecnologias ou de tipo de veículo, ou modificação de vida útil ou idade média máxima não estabelecida no **Edital**.
- d) Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de tributos que incidem sobre o serviço ou a receita da **Concessionária** ou a imposição de disposições legais, após a data de apresentação das propostas, de comprovada repercussão nos custos da **Concessionária**, para mais ou para menos, conforme o caso.



-
- e) Alteração da forma de cobrança do INSS sobre a Folha de Pagamento conforme considerado na **Proposta Econômica**, observando as disposições da legislação vigente, ou norma que vier a substituí-la ou alterá-la.
 - f) Modificações nos encargos da **Concessionária**, relativos aos investimentos, em relação ao definido no **Edital**.
 - g) Ocorrências supervenientes, decorrentes de força maior, caso fortuito, fato do príncipe, fato da Administração ou de interferências imprevistas resultem, comprovadamente, em acréscimo ou redução dos custos da **Concessionária**.

A **Concessionária** é integral e exclusivamente responsável pelos seguintes riscos relacionados à **Concessão**, os quais, caso ocorridos, não serão considerados causa de desequilíbrio econômico-financeiro do **Contrato** e, sendo assim, não ensejam revisão:

- a) Não obtenção do retorno econômico previsto na sua **Proposta Econômica** por força de fatores distintos dos previstos na Matriz de Riscos apresentada acima;
- b) Não obtenção do valor correspondente a **Receitas Extratarifárias** previstas na **Proposta Econômica**;
- c) Constatação superveniente de erros ou omissões na **Proposta Econômica** da **Concessionária**;
- d) Excesso de produção quilométrica em percurso ocioso, sem o transporte de **usuários**, no acesso da garagem aos pontos finais das linhas e em sentido oposto, em valores superiores a 7% da quilometragem operacional, por decorrência da escolha da posição da garagem;
- e) Destruição, roubo, furto ou perda de bens vinculados à **Concessão** e de suas receitas;
- f) Ocorrência de greves dos empregados da **Concessionária** ou a interrupção ou falha do fornecimento de materiais ou serviços pelos seus contratados;
- g) Variação das taxas de câmbio;



-
- h) Incidência de responsabilidade civil, administrativa, ambiental, tributária e criminal por fatos que possam ocorrer durante a prestação dos serviços;
 - i) Custos gerados por condenações ou pelo acompanhamento de ações judiciais movidas por ou contra terceiros;
 - j) Riscos decorrentes da contratação de financiamentos;
 - k) Valorização ou depreciação dos bens vinculados à **Concessão**.

MINUTA



4. DAS COMPETÊNCIAS E ENCARGOS

4.1 Das Competências do Poder Concedente

Compete ao **Poder Concedente**:

- I. Fixar áreas de operações, definir categoria e tipo de serviços a serem prestados;
- II. Fixar itinerários e Pontos de Embarque e Desembarque;
- III. Aprovar o **Plano Operacional** de cada linha ou área de operação;
- IV. Organizar, programar e fiscalizar o **STPCP**;
- V. Fixar os parâmetros e índices da planilha de custos e remuneração dos serviços;
- VI. Regulamentar e estabelecer a integração operacional e tarifária, inclusive instituindo mecanismos de compensação tarifária, entre diferentes áreas de operação;
- VII. Elaborar e fiscalizar a aplicação dos cálculos tarifários e o custo do passageiro transportado, mantendo registro do preço dos insumos e demais componentes de operação e custeio;
- VIII. Vistoriar os veículos, exigindo anualmente laudo de inspeção veicular, expedido por empresa devidamente credenciada ao INMETRO;
- IX. Aplicar as penalidades previstas em **Contrato**;
- X. Estabelecer normas e código disciplinar para o pessoal de operação;
- XI. Controlar e manter registro do número de passageiros do sistema;
- XII. Exercer, na forma da Lei, o controle sobre os serviços especiais; tais como, a criação de linha e/ou rota específica para atendimento de grandes eventos e celebrações;
- XIII. Determinar a forma de integração dos serviços locais de transporte público de passageiros com os regionais;



XIV. Determinar que sejam atendidas todas as reivindicações da população com relação ao serviço público de transporte coletivo de passageiros disponibilizado.

4.2 Dos Encargos do Poder Concedente

Ao **Poder Concedente** do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros do Município de Três Lagoas, incumbe:

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

4.3 Dos Encargos da Concessionária

Além do cumprimento das cláusulas constantes do **Contrato**, compete à **Concessionária**:

- I. Prestar serviço adequado aos **usuários**, assim entendido o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas, conforto, e



-
- acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes, observado o disposto no art. 16 da Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2.000;
- II. Cumprir e fazer cumprir as normas de serviço e o **Contrato**;
 - III. Facilitar o exercício da fiscalização pelo **Poder Concedente**;
 - IV. Manter a frota adequada às exigências da demanda;
 - V. Emitir, comercializar e controlar passes e vale-transporte, e fornecer ao **Poder Concedente**, na periodicidade de tempo que for determinada, relatórios e informações a respeito;
 - VI. Garantir ao Órgão Gestor do **STPCP** total e irrestrito acesso ao **Sistema de Bilhetagem Eletrônica**;
 - VII. Adotar uniformes e identificação, através de crachá, para o pessoal de operação;
 - VIII. Cumprir as ordens de serviço emitidas pelo **Poder Concedente**;
 - IX. Executar os serviços com rigoroso cumprimento de horário, frequência, frota, tarifa, itinerário, e pontos de Embarque e Desembarque;
 - X. Submeter-se à fiscalização do **Poder Concedente**;
 - XI. Cumprir a meta mínima do Indicador Global de Qualidade do Serviço (IGQS), conforme apresentado no Anexo V;
 - XII. Apresentar anualmente laudos de vistoria veicular expedidos por empresa devidamente credenciada pelo INMETRO, garantindo o conforto, a segurança e a regularidade dos serviços;
 - XIII. Manter as características fixadas para os veículos de operação no **STPCP**;
 - XIV. Preservar a inviolabilidade dos instrumentos contadores de passagens, controladores de quilometragem, velocidade e outros exigidos na forma da lei;
 - XV. Apresentar os veículos para início de operação em adequado estado de conservação e limpeza;



- XVI. Dispor de toda a infraestrutura necessária para a prestação do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros do Município de Três Lagoas, inclusive áreas de instalações de garagem, pessoal de operação e manutenção, veículos, equipamentos, máquinas e peças e acessórios;
- XVII. Disponibilizar o Serviço de Atendimento ao Passageiro em escritório comercial em localização central na sede do Município de Três Lagoas, equipado e em condições de atendimento ao **usuário** e venda de créditos eletrônicos;
- XVIII. Proporcionar, periodicamente, treinamento e reciclagem do pessoal de operação, principalmente nas áreas de relações humanas, segurança do tráfego e primeiros socorros;
- XIX. Providenciar a expedição de cartão de identificação de **usuários** especiais;
- XX. Reduzir as diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;
- XXI. Implementar tarifação única para **usuários** que necessitem de transporte interbairros que não seja suprida por somente uma linha.

4.4 Do Fornecimento de Informações ao Poder Concedente

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

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

A **Concessionária** instituirá Serviço de Atendimento ao Passageiro (SAP) para consultas, sugestões e reclamações dos **usuários**, objetivando o aperfeiçoamento dos serviços, de conformidade com o item 3.5.2 deste **Projeto Básico**.

4.6 Do Pessoal da Concessionária

A **Concessionária** deverá manter processos adequados de seleção e aperfeiçoamento do seu pessoal, especialmente daqueles que desempenhem



atividades relacionadas com a segurança do transporte e dos que mantenham contato com o público.

4.6.1 Do Pessoal de Operação

O Pessoal de Operação em Contato com o **Usuário** deverá:

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



XV. Prestar ao **usuário**, quando solicitado, todas as informações relativas aos serviços;

XVI. Cumprir as normas fixadas neste **Edital**, relativas à execução dos serviços.

4.6.2 Dos Motoristas

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

- I. Respeitar os horários, itinerários e pontos de Embarque e Desembarque;
- II. Dirigir o veículo de modo a não prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros;
- III. Manter-se em velocidade compatível com o estado das vias, respeitando os limites legais e as determinações do **Poder Concedente**;
- IV. Movimentar o veículo somente com as portas fechadas e abri-las somente com o veículo parado;
- V. Evitar freadas bruscas e outras situações propícias a acidentes;
- VI. Zelar pela boa ordem no interior do veículo;
- VII. Prestar os esclarecimentos solicitados pelos agentes de fiscalização e pesquisadores do **Poder Concedente**;
- VIII. Evitar conversação regular com os **usuários** com o veículo em movimento, salvo em se tratando de solicitação de informações;
- IX. Abastecer o veículo somente quando fora de operação regular;
- X. Atender aos sinais de parada, nos pontos estabelecidos;
- XI. Embarcar e desembarcar **usuários** apenas nos pontos estabelecidos;
- XII. Manter no veículo todos os documentos exigidos;
- XIII. Realizar o transbordo dos passageiros em caso de interrupção da viagem por motivo de falha ou acidentes, mantendo os passageiros em local que ofereça segurança;
- XIV. Não fumar no interior do veículo;



-
- XV. Não ingerir bebida alcoólica em serviço, nos intervalos da jornada, ou antes, de entrar em serviço;
- XVI. Recolher o veículo à garagem quando ocorrer indícios de defeito mecânico que possa pôr em risco a segurança dos passageiros ou de terceiros;
- XVII. Providenciar imediatamente a limpeza do veículo quando necessário;
- XVIII. Não permitir, salvo nos casos autorizados na legislação, a viagem de qualquer pessoa sem o devido pagamento, buscando auxílio policial quando necessário;
- XIX. Não portar, em serviço, arma de qualquer natureza.

O **Poder Concedente** exigirá o afastamento de qualquer operador culpado por infração de natureza grave, assegurando-se-lhe amplo direito de defesa.

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

4.6.3 Pré-requisitos para contratação do pessoal da Concessionária

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

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

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

- Aos profissionais que prestam serviço atualmente no **STPCP**, será concedido um prazo de 6 (seis) meses para o cumprimento desta determinação, contados da assinatura do **Contrato**.

Ressalta-se que não será obrigatória a presença de cobradores nas linhas de ônibus do Sistema de Transporte Público Coletivo de Três Lagoas.



5. DA TERCEIRIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

A **Concessionária** poderá contratar os serviços de terceiros, sob sua integral responsabilidade, ainda que mediante prévia autorização do **Poder Concedente**, para a execução de tarefas inerentes, acessórias ou complementares ao objeto da **Concessão**, inclusive para o desenvolvimento de projetos associados, sempre respeitando integralmente as exigências constantes na lei, **Contrato** e Anexos.

A contratação de terceiros não configurará o instituto da sub-concessão, nem acarretará nenhum vínculo entre o contratado e seus prepostos com o **Poder Concedente**.

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

6. DOS BENS REVERSÍVEIS

Serão revertidos ao **Poder Concedente**, com a extinção da **Concessão**, os seguintes bens, considerados Bens Reversíveis:

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

- I. Cadastro de **usuários**:
 - a) Base de dados georreferenciado de itinerários e pontos de interesse nas ligações, como: terminais rodoviários, pontos de seções tarifárias etc.
 - b) Base de dados estatísticos de utilização / frequências durante o **Prazo da Concessão**.
 - c) Créditos eletrônicos existentes no sistema de bilhetagem quando da extinção da **Concessão** e ainda não utilizados pelos **usuários**.
- II. Pontos de Embarque e Desembarque de Passageiros que porventura sejam instalados pela **Concessionária** e toda sinalização e identificação destes pontos.



-
- III. Placas e painéis eletrônicos informativos sobre o serviço nos pontos de embarque e desembarque.

Os bens reversíveis não listados anteriormente, poderão ser considerados **Bens Reversíveis**, a critério do **Poder Concedente**, em parte ou em sua totalidade, far-se-á, na extinção da **Concessão**, com a indenização, pelo **Poder Concedente**, das parcelas dos investimentos realizados e não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido, nos termos do **Contrato**

MANUTENÇÃO



7. DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

De conformidade com a Lei Federal nº 12.587/2012, são direitos dos **usuários** do **STPCP**, sem prejuízo dos previstos nas Leis Federais nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990 e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

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

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

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

São direitos dos **usuários**:

- I. ser transportado com segurança, conforto e higiene nas linhas e itinerários fixados pelo **Poder Concedente**, em velocidade compatível com as normas legais;
- II. ser tratado com urbanidade e respeito pela **Concessionária**, por seus prepostos e funcionários, bem como por servidores do **Poder Concedente**;
- III. usufruir do transporte coletivo com regularidade de itinerário, frequência e viagens compatíveis com a demanda do serviço;



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

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

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

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

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

8. ANEXOS COMPLEMENTARES

Complementam a Minuta do Contrato, os seguintes anexos:

Avenida Antônio Trajano nº30 – Centro - Três Lagoas - MS, CEP:79.601-904
Telefone: (67) 3929-9900
Site: <http://www.treslagoas.ms.gov.br/>



-
- a) ANEXO I Projeto Básico
 - b) ANEXO II Detalhamento do Sistema de Transporte Coletivo;
 - c) ANEXO III Especificações das Instalações;
 - d) ANEXO IV Especificação da Frota;
 - e) ANEXO V Diretrizes de Gestão do Sistema;
 - f) ANEXO VI Especificações dos Sistemas de Gestão, Informação e Controle;
 - g) ANEXO VII Especificações do Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE;
 - h) ANEXO VIII Diretrizes de Acessibilidade;
 - i) ANEXO IX Plano de Desenvolvimento;
 - j) ANEXO X Diretrizes de Sustentabilidade
 - k) ANEXO XI Diretrizes de Contratação do Verificador Independente