



**ANEXO II**  
**PROJETO BÁSICO**  
**ESPECIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS**

## PROJETO BÁSICO: ESPECIFICAÇÕES DOS SERVIÇOS

O **Projeto Básico** consiste na descrição detalhada do objeto a ser contratado, dos serviços a executar, suas especificações, frequências e periodicidades, características do pessoal, insumos, materiais e equipamentos a serem fornecidos e utilizados, procedimentos a serem seguidos, cuidados, deveres, disciplina, gestão da qualidade, informações a serem prestadas e controles a serem adotados.

Integram o **Anexo II – Projeto Básico: Especificações dos Serviços**, os seguintes anexos complementares:

Anexo II.1a – Manual de Especificação da Frota;

Anexo II.1b – Manual de Especificação da Frota Pintura;

Anexo II.2 – Sistema de Controle da Qualidade;

Anexo II.3 – Sistema de Bilhetagem e de Monitoramento Eletrônico;

Anexo II.4 – Especificação Operacional dos Serviços de Transporte Coletivo.

### 1. LEGISLAÇÃO E NORMAS APLICÁVEIS

Ao **CONTRATO** é aplicável a legislação em vigor pertinente a matéria, em especial a regulamentação imposta pelo **PODER CONCEDENTE**, dispostas nas Leis Municipais nº 5.832/11 e 5.854/11.

Também devem ser obedecidas as normas pertinentes da **Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT**, naquilo que não conflitar o que for expressamente determinado na legislação indicada e nas especificações do **EDITAL** ou seus anexos.

A **CONCESSIONÁRIA** deve atender ainda às novas determinações legais que forem impostas após a publicação deste **EDITAL**, durante todo o prazo contratual, garantida a manutenção do equilíbrio econômico financeiro da proposta vencedora do presente certame.

### 2. DEFINIÇÕES DE CARÁTER OPERACIONAL

2.1 Sistema de Transporte Público de Passageiros - STPP: conjunto de linhas, equipamentos urbanos e infraestrutura de transporte coletivo do MUNICÍPIO, que funcionam como uma estrutura organizada.

2.2 Transporte Público de Passageiros ou Transporte Coletivo Regular: serviço de utilidade pública, prestado por uma empresa ou consórcio de empresas, que atendam ao deslocamento de pessoas usuárias no MUNICÍPIO, a partir de características operacionais preestabelecidas no presente EDITAL e no CONTRATO, tais como horário, itinerário, frequência e tipo de veículo.

2.3 Usuário ou Passageiro: pessoa que utiliza o STPP seja pagante de passagem, ou esteja enquadrado na gratuidade.

2.4 Serviço: formas operacionais de atendimento às diferentes necessidades de deslocamento da população, como por exemplo, o transporte regular, diferenciado, especial, turístico, experimental, etc.

2.5 Veículo, ônibus ou micro-ônibus: unidade ou composição automotora, destinada ao transporte de passageiros.

2.6 Itinerário: refere-se ao trajeto predeterminado a ser percorrido pelos veículos de uma linha para se deslocarem entre os seus dois pontos extremos, trajeto este definido pelas vias e localidades atendidas.

2.7 Pontos de Parada: locais fixos e devidamente sinalizados ao longo do itinerário do veículo de transporte coletivo, destinado à parada para embarque e/ou desembarque de passageiros.

2.8 Pontos Terminais: são os pontos extremos do itinerário de uma linha onde se dará o início ou o término das viagens.

2.9 Pontos de Origem e Destino: pontos onde se inicia ou termina o deslocamento de uma pessoa ou veículo, por motivo específico.

2.10 Abrigo: estrutura de pequeno porte, instalada nos pontos de parada do transporte público, para proteção aos passageiros.

2.11 Baía de ônibus: parte ou faixa da via pública, ou fora dela, reservada para paradas de ônibus, destinada ao embarque e desembarque de passageiros.

2.12 Plataforma: ponto de parada acessível construído sobre as calçadas ou nos terminais, como ajuda técnica para reduzir ou eliminar o desnível de acesso ao veículo.

2.13 Linha: Serviço original regular de transporte prestado segundo regras operacionais, equipamentos, itinerário, terminais, pontos de parada intermediários e horários prefixados e estabelecidos em função da demanda.

2.13.1 Quanto à função as linhas classificam-se em:

Linha Direta (troncal): linha estrutural do sistema, capaz de captar os diversos fluxos das linhas alimentadores, onde predomina a função transporte, sem parada entre os terminais;

Linha Semi-Direta (troncal): semelhante à anterior, porém com algumas paradas intermediárias;

Linha Paradora (troncal): atua nos eixos troncais parando em todos os pontos de parada;

Linha Interbairro: linha que liga um ou mais bairros sem passagem pelo centro da cidade;

Linha Alimentadora: linha que liga pólos de atração e/ou geração de viagens a terminais de transbordo ou transferência, onde predomina a função captação/distribuição;

Linha Periférica: linha que liga um ou mais bairros;

Linha Circular: linha que circula por várias regiões, inicia e termina no mesmo ponto.

Linha Executiva: linha do serviço regular diferenciado que presta um serviço complementar, seguindo regras operacionais, equipamentos, itinerário e veículos estabelecidos para proporcionar uma alternativa de maior conforto.

2.13.2 Quanto à **operação** as linhas classificam-se em:

Circular: Linha com itinerário perimetral, operada em um único sentido, com um único ponto terminal para controle da oferta e da demanda;

Radial: Linha que liga um ou mais bairros ao centro da cidade, com dois pontos terminais para controle da oferta e demanda;

Circular/Radial: Linha que liga um ou mais bairros ao centro da cidade, com dois pontos terminais para controle da oferta e demanda, mas apenas um deles com horário de viagem definido.

2.13.3 Com respeito às linhas define-se;

Partição de Linhas: Transformação de uma linha em duas ou mais linhas, cujos itinerários, somados, constituem o da linha original;

Prolongamento de Linha: Aumento de itinerário da linha para atender novas demandas de transporte;

Ramal: Derivação do itinerário principal da linha, para atender núcleo populacional fora de seu eixo;

Encurtamento de Linha: Redução de itinerário da linha;

Fusão de Linhas: Estabelecimento de um itinerário único para duas ou mais linhas.

2.14 Tarifa: é a tarifa ou preço da passagem a ser fixada por ato do **PODER CONCEDENTE**, pelo preço da proposta vencedora desta concorrência.

2.15 Custo do Passageiro Transportado: Considera-se “custo do passageiro transportado” do STPP, o valor monetário obtido pelo rateio do custo total da prestação do serviço entre o total de passageiros pagantes equivalentes do sistema, tendo sempre em conta o equilíbrio econômico e financeiro do serviço.

2.16 Total de passageiros pagantes: o total de passageiros pagantes do STPP, independente de ter, ou não, desconto no preço da passagem.

2.17 Pontos de origem e destino: pontos onde se inicia ou termina o deslocamento de um usuário dentro do STPP.

2.18 Retorno operacional: retorno do veículo ao ponto de origem, a partir de um ponto intermediário do itinerário, para ajustamento da oferta à demanda.

2.19 Viagem: é o deslocamento do veículo entre o ponto inicial e final da linha, com horário de início prefixado.

2.19.1 As viagens se classificam quanto á modalidade em:

Expressa/Direta: viagem sem parada em pontos intermediários, destinados ao atendimento de demanda ponto a ponto;

Semi-Expressa/Semi-Direta: viagem com quantidade reduzida de parada em pontos intermediários, destinada ao atendimento da demanda ponto a ponto e de geradores de demanda importantes localizados ao longo do itinerário da linha;

Paradora: viagem com quantidade elevada de paradas em pontos intermediários, destinada ao atendimento da demanda distribuída ao longo do itinerário da linha;

2.20 Viagem em linha: deslocamento do veículo, ao longo do itinerário, com obrigatoriedade de paradas para embarque e desembarque em todos os pontos.

2.21 Viagem fora de linha: deslocamento do veículo realizado entre pontos terminais sem transportar passageiros, ainda que fora do itinerário.

2.22 Viagem expressa/direta: viagem em linha sem embarque e desembarque ao longo do itinerário.

2.23 Viagem semi-expressa/semi-direta: viagem em linha onde se admite embarque e desembarques somente em alguns pontos determinados ao longo do itinerário.

2.24 Ciclo: seqüência completa de itinerário de uma linha para que o veículo retorne ao seu ponto de origem.

2.25 Jornada de operação: intervalo de tempo entre o início e o fim de operação de uma determinada linha em um dia, podendo estender-se para o dia seguinte quando o fim de operação for posterior à meia noite.

2.26 Início de operação: horário de partida da primeira viagem da linha a partir de um dos pontos terminais em uma jornada de operação.

2.27 Fim de operação: horário de chegada da última viagem da linha a um dos pontos terminais, em uma jornada de operação.

2.28 Terminal de Transporte: equipamento urbano instalado em área específica da via pública ou fora dela, dotada de infraestrutura própria destinada ao embarque e/ou desembarque de passageiros, e para onde convergem ou terminam várias linhas do STPP.

2.29 Transbordo: baldeação de passageiros de um veículo para outro em áreas pré-pagas.

2.30 Integração: forma organizada de interligação entre linhas através de pagamento de uma única passagem com ou sem complemento de valor de tarifa.

2.31 Integração física: operação em que a integração das linhas e/ou modos de transporte é facilitada pela sua ligação fronteiriça.

2.32 Integração tarifária: integração onde o usuário paga uma única passagem ou complemento pela utilização de mais de uma linha.

2.33 Integração no tempo ou integração sincronizada no tempo: dão-se quando veículos de linhas diferentes cumprem uma programação operacional (plano de horários) planejada para que cheguem juntos ao local de integração físico, permitindo aos usuários fazerem a transferência entre veículos com um tempo de espera adequado.

2.34 Tempo de viagem do usuário: tempo necessário para o usuário se deslocar de seu ponto de origem ao ponto de destino.

2.35 Tempo de viagem do veículo: tempo necessário para o veículo se deslocar entre seus pontos terminais, incluindo o tempo de parada no ponto terminal de origem.

2.36 Tempo de terminal: tempo de permanência do veículo no ponto terminal, entre duas viagens sucessivas de sentidos opostos, realizadas pelo mesmo.

2.37 Tempo de operação em pontos de parada e terminais: composto pelo tempo medido desde a parada total do veículo no ponto até o início de sua movimentação.

2.38 Tempo de embarque e desembarque: tempo decorrido desde o instante de abertura até o instante de fechamento das portas do veículo.

2.39 Tempo ocioso em pontos ou terminais: tempo de operação menos o tempo de embarque e desembarque.

2.40 Tempo de percurso: tempo de viagem do veículo, não incluindo o tempo de parada no ponto terminal.

2.41 Tempo em movimento: tempo necessário para a realização de um ciclo, incluídos os tempos nos pontos terminais.

2.42 Intervalo: tempo decorrido entre a passagem de dois veículos sucessivos de uma mesma linha, em um sentido, por um ponto de referência. Também é conhecido como “headway” e representa o inverso da frequência.

2.43 Intervalo entre viagens: tempo decorrido entre partidas ou passagens sucessivas de veículos, que se deslocam no mesmo sentido, em determinados pontos de uma linha ou corredor.

2.44 Atraso: diferença positiva entre o tempo real de uma viagem do veículo e o tempo padrão estabelecido para ela.

2.45 Velocidade comercial: resultado da divisão da extensão entre dois pontos de um determinado itinerário pelo respectivo tempo de percurso.

2.46 Velocidade de movimento: resultado da divisão da extensão entre dois pontos de um determinado itinerário pelo respectivo tempo de movimento.

2.47 Velocidade livre: velocidade obtida em uma viagem do veículo sob condições atmosféricas e de visibilidade ideais e sem restrição de tráfego.

2.48 Frequência: número estipulado de viagens unidirecionais por unidade de tempo ou período fixado.

2.49 Número de saídas semanais: quantidade total de viagens de veículos em uma linha, considerando os cinco dias úteis, um sábado e um domingo.

2.50 Número de saídas mensais: quantidade total de viagens de veículos em uma linha, considerando um mês típico.

2.51 Mês típico: Consiste no mês de 30 dias, com 04 (quatro) domingos, 04 (quatro) sábados, 01 (um) feriado e 21 (vinte e um) dias úteis.

2.52 Extensão da linha: distância percorrida ao longo do itinerário para realização de uma viagem do veículo.

2.53 Corredor de Transporte Coletivo: via, trecho de via ou conjunto de vias pelo qual trafega um conjunto de linhas de transporte coletivo.

2.54 Quilometragem morta: somatória da quilometragem ociosa com a quilometragem percorrida nas viagens fora de linha.

2.55 Quilometragem ociosa: extensão que os veículos percorrem da garagem até um dos pontos onde se inicia ou termina a viagem em linha, ou vice-versa.

2.56 Demanda: número de passageiros que aflui ao STPP em um determinado período de tempo.

2.57 Demanda equivalente: obtida através do número de passageiros pagantes/integral, somada ao número de passageiros pagantes/descontos, convertidos em passagem integral (= faturamento).

2.58 Demanda potencial: número de passageiros passível de ser atraído para um determinado serviço de transporte.

2.59 Capacidade nominal do veículo: número máximo de passageiros que pode ser transportado ao mesmo tempo pelo veículo. Inclui passageiros sentados mais os passageiros em pé, obedecendo a quantidade máxima definida no EDITAL e/ou contrato de concessão.

2.60 Frota: conjunto de veículos de um mesmo tipo à disposição dos serviços de transporte público da região e/ou da linha

2.61 Frota em operação: frota efetivamente utilizada em um determinado período de tempo, em determinada linha.

2.62 Frota operacional total: frota total para atender o STPP, sem considerar a frota reserva.



2.63 Frota reserva: número de veículos disponível para substituir os veículos da frota operacional total, quando necessário.

2.64 Frota vinculada: soma da “frota operacional total” com a “frota reserva”, em uma determinada linha ou sistema.

2.65 Fluxo de passageiros: número de passageiros transportados por unidade de tempo.

2.66 Fluxo de veículos: número de viagens de veículos por unidade de tempo.

2.67 Passageiros da viagem: número total de passageiros transportados em uma viagem do veículo.

2.68 Lugares máximos oferecidos: resultado da multiplicação do número de viagens realizadas, por sentido de operação, pela capacidade nominal dos veículos utilizados em dada linha.

2.69 Lugares máximos admitidos: resulta da soma do número de assentos com o número de passageiros em pé.

2.70 Regularidade: cumprimento dos horários estabelecidos e manutenção da frequência predeterminada para funcionamento de uma linha.

2.71 Índice de passageiros por quilômetro (IPK): relação entre o número total de passageiros transportados e a quilometragem total percorrida por uma ou mais linhas.

2.72 Percurso Médio Anual (PMA): relação entre a quilometragem anual total percorrida e a frota utilizada em uma ou mais linhas de um mesmo modo de transporte.

2.73 Idade do veículo: quantidade de anos, ou meses, entre o ano/modelo do chassi até a data de verificação da idade.

2.74 Veículo novo ou veículo zero quilômetro: veículo sem uso anterior, com idade menor que seis meses.

2.75 Idade média inicial da frota: média das idades dos veículos que iniciarão a operação, considerando a data de início.

2.76 Idade média de manutenção da frota: média das idades dos veículos colocados à disposição do contrato, calculada em qualquer data ao longo de todo o contrato de concessão.

2.77 Período de ociosidade do veículo: intervalo de tempo entre o fim e o início de uma jornada de operação mais os tempos ociosos em pontos ou terminais.

2.78 Período típico: período durante o qual o fluxo se mantém relativamente uniforme.

2.79 Pessoal de operação ou Operador: as pessoas a serviço da CONCESSIONÁRIA que operam o STPP, compreendendo, em princípio, motoristas, cobradores, quando houver, despachantes, fiscais e pessoal de apoio operacional.

2.80 Ocupação do veículo: número de passageiros que ocupam o veículo em determinado instante da viagem.

2.81 Ocupação crítica: ocupação acima da máxima verificada ao longo de uma viagem do veículo.

2.82 Índice de ocupação: número de total de passageiros pela capacidade do veículo em um determinado momento.

2.83 Oferta de lugares sentados: número de assentos disponibilizados no veículo para uso do passageiro.

2.84 Programa operacional: Programação dos horários de um veículo ou conjunto de veículos com seus respectivos operadores.

2.85 Tabela de Serviço: Relatório impresso contendo no mínimo a escala operacional da tripulação do veículo.

2.86 Tripulação: Pessoal a bordo do veículo encarregado da operação, controle de acesso, cobrança de tarifa e apoio ao passageiro, no transporte urbano normalmente composto por um motorista e um cobrador.

2.87 Matriz de integração: é o conjunto de regras sobre o correto uso do direito de integração dos usuários do STPP.

O gerenciamento, planejamento, controle, fiscalização e delegação do **STPP** serão realizados pelo **ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA**.

O modelo adotado orienta-se pela exploração e prestação do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros das modalidades regular e diferenciado, colocado à disposição do cidadão, contra a exigência de pagamento de tarifa, observado, quando for o caso, o direito a reduções ou isenções e a administração financeira por meio de caixa privado.

I - O serviço convencional é o executado de forma contínua e permanente, obedecendo a horários, itinerários e frota preestabelecidos e remunerados mediante o pagamento de uma tarifa;

II - O serviço diferenciado é o serviço complementar ao convencional, com veículo dotado de maior conforto, lotação limitada ao número de assentos disponíveis e tarifa especial.

O sistema utiliza a Bilhetagem Eletrônica em todos os aspectos operacionais e em suas relações com os usuários, inclusive permitindo a integração tarifária no serviço convencional, conforme regras definidas neste edital.

Especificamente, o objeto da concessão compreende a concessão para Operação dos Serviços Públicos de Transporte Coletivo de Passageiros do **MUNICÍPIO**, nas modalidades **regular e diferenciado**, conforme descrição neste **EDITAL**.

Além deste objeto, compreende ainda os seguintes itens:

a) Cobrança dos usuários do serviço de transporte coletivo de passageiros, das tarifas oficiais fixadas pelo **PODER CONCEDENTE**, de modo automático, mediante uso de Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE) que utiliza equipamentos instalados no interior dos veículos destinados à leitura de meios físicos, nos quais estejam armazenados créditos eletrônicos, em observância às determinações do **MUNICÍPIO**.

b) Comercialização com pagamento em espécie das passagens no interior dos veículos e a venda de crédito antecipado através de postos de venda integrados e adequados ao Sistema de Bilhetagem Eletrônica.

c) Manutenção, limpeza, remoção, guarda e conservação, de acordo com os melhores procedimentos técnicos, dos veículos que integram a frota necessária à realização dos serviços objeto da **CONCESSÃO**, bem como dos demais equipamentos embarcados que neles estejam implantados.

d) Utilização de instalações adequadas (garagens) para a execução das atividades operacionais, administrativas e de manutenção, bem como para estacionamento prolongado e guarda dos veículos, e dotadas de equipamentos, infraestrutura e ferramental necessário.

e) Divulgação de informações sobre o funcionamento do serviço e de orientação ao usuário para a sua adequada utilização, bem como recepção de reclamações, sugestões e elogios dos usuários mediante a disponibilização de interfaces na forma de um Sistema de Atendimento ao Passageiro/Cliente, que compreenderá serviço telefônico, website e outros meios.

f) Execução e manutenção de programas de treinamento e capacitação dos funcionários no exercício das atividades direta ou indiretamente relacionadas à prestação do serviço de transporte.

As principais atividades a serem executadas pela **CONCESSIONÁRIA** consistem em:

I. Prestar os serviços de transporte coletivo com operação adequada à satisfação dos usuários conforme disposições estabelecidas na Lei nº 5.854/11, no presente **EDITAL** e seus anexos, com rigoroso cumprimento dos itinerários, viagens e horários programados das linhas de transporte coletivo, características da frota, tarifas e pontos de parada definidos pelo **ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA**.

II. Cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive no que diz respeito à cobrança de tarifa nos ônibus, responsabilizando-se pela receita.

III. Promover a limpeza dos ônibus.

IV. Manter a frota conforme requisitos de operação e manutenção estabelecidos pelo **ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA**.

V. Promover, periodicamente, treinamentos adequados a seus funcionários, com orientações específicas de acordo com cada função, para manutenção do bom atendimento aos usuários do transporte coletivo.

VI. Acompanhar e executar as ações necessárias, interagindo de imediato com o **ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA**, para manter a regularidade do transporte coletivo.

VII. Executar com equipe própria as operações de campo relativas a eventos especiais, desvios, atendimentos a eventos culturais, religiosos, esportivos e outros requisitados pelo **ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA**.

VIII. Apresentar os seus ônibus para a inspeção técnica programada ou para inspeções técnicas eventuais definidas pelo **ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA**.

### 3.1 ESTRUTURA BÁSICA DO SISTEMA DE TRANSPORTE

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

A rede de transporte público de Pelotas fundamenta-se em um sistema de linhas radiais e circulares com integração temporal e tarifária, que atende o usuário de transporte coletivo em toda a área do município.

## **LINHAS DA REDE DE TRANSPORTE CONVENCIONAL**

Transporte convencional urbano: 31

Transporte convencional rural: 11

## **LINHAS DA REDE DE TRANSPORTE DIFERENCIADO**

Transporte diferenciado: 5

### **3.2 ABRANGÊNCIA DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO**

a) Área de Abrangência: 1.610,084 Km<sup>2</sup>, correspondente a área total do município.

b) População do Município de Pelotas: a população, segundo dados estimados do IBGE para o ano de 2013, é de 341.180 (trezentos e quarenta e um mil, cento e oitenta) habitantes.

### **3.3 COMPOSIÇÃO DA FROTA**

#### **Por Tipo de Veículo**

Microônibus

Ônibus Leve

Ônibus Pesado

Ônibus Articulado

Ônibus Rodoviário

O Anexo II.1a apresenta as exigências e especificações da frota.

## 3.4 CARACTERIZAÇÃO DAS LINHAS DO SISTEMA

O detalhamento das linhas, contendo descrições de itinerários, quilometragens e número de viagens mensais está disposto no **Anexo II.4 - Especificação Operacional dos Serviços de Transporte Coletivo**.

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

O **ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA** deverá ajustar o serviço às condições das novas linhas, garantida a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da proposta vencedora do presente certame.

## 4. DADOS OPERACIONAIS

Para conhecimento da situação atual do transporte coletivo de passageiros, consideram-se os seguintes dados operacionais, além dos dispostos no Anexo II.4:

### 4.1 POLÍTICA TARIFÁRIA

Política Tarifária consiste nos critérios a serem seguidos pelo **PODER CONCEDENTE** no estabelecimento de tarifas, objetivando assegurar um serviço adequado.

Pelos critérios econômicos, deve-se garantir a justa remuneração do capital investido e manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato;

Pelos critérios sociais, deve-se incentivar o melhoramento dos serviços existentes e garantir a expansão, atenuando as disparidades na distribuição da renda e na parcela do custo total do usuário.

Para o Sistema de Transporte Público de Passageiros estão definidos dois níveis tarifários, um para o serviço regular e outro para o serviço diferenciado, sobre os quais serão aplicados os descontos previstos na legislação.

O Sistema baseia-se na integração tarifária temporal para os usuários do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, ou seja, aqueles que utilizam o cartão, permitindo utilizar mais de uma linha, num intervalo de 45 (quarenta e cinco) minutos, com o pagamento de apenas uma tarifa. Sendo isso válido para linhas do serviço regular, em

deslocamentos que não caracterizem retorno, de acordo com a matriz de integração estabelecida pelo **ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA**.

No decorrer do prazo da concessão, o **MUNICÍPIO** poderá instituir benefícios tarifários em horários, períodos e/ou dias específicos com a finalidade de aperfeiçoar a operação e/ou incentivar a utilização do transporte público, porém sempre mantendo a condição fundamental de equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

A **CONCESSIONÁRIA** manterá banco de dados com informações sobre o movimento mensal de passageiros por linha com benefício tarifário, inclusive vale transporte, garantindo acesso, em tempo real, a essas informações ao **ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA**.

## **GRATUIDADES:**

No uso do serviço regular convencional do transporte público de passageiros estão isentos do pagamento da passagem:

- Crianças com idade inferior a 7 (sete) anos de idade, nos termos da Lei Orgânica do Município;
- Idosos com idade igual ou superior a 65 (sessenta e cinco) anos nos termos da Constituição Federal, art 230, §2º;
- Pessoas portadoras de deficiência comprovadamente carentes e seu acompanhante, na forma das Leis Municipais Nº 5.212/2006 e 6.045/2013;
- Carteiros uniformizados, nos termos da Lei Orgânica do Município;
- Policiais militares e civis, nos deslocamentos a serviço ou em razão do mesmo, na forma da Lei Orgânica do Município;
- Agentes fiscais do **ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA**, devidamente credenciados, quando em operação;
- Idosos com idade igual ou superior a 60 anos e inferior a 65 anos;
- Maiores de 60 anos residentes na zona rural, duas vezes por mês – Lei Orgânica do Município, Art. 165, Inciso III;

A **CONCESSIONÁRIA** deverá implantar sistemas de controle das gratuidades.

## DESCONTOS:

No uso do serviço convencional do transporte público de passageiros terão descontos no pagamento da passagem:

- Os estudantes da zona urbana e rural, de escolas públicas e privadas, que residem no Município, compreendendo os do ensino fundamental, médio, superior - 60% DA TARIFA BÁSICA.

- Os Professores e Funcionários das escolas da zona rural - Lei Municipal 4.088/1996 – 50% DA TARIFA BÁSICA

Novas gratuidades, descontos e outros benefícios tarifários somente serão concedidos mediante Lei que garanta a fonte de recursos financeiros necessários ao respectivo custeio.

## 4.2 DEMANDA

Os valores abaixo apresentam as quantidades médias de passageiros transportados, conforme dados coletados pelo **ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA**. Especialmente com relação às gratuidades, cabe observar que o Sistema não captura a sua totalidade, pois muitos não chegam a passar pelas catracas dos ônibus, tendo seus valores determinados por estimativa.

## PASSAGEIROS TRANSPORTADOS:

Serviço Convencional Urbana – 3.116.212 passageiros/mês

Serviço Convencional Rural – 63.400 passageiros/mês

Serviço Diferenciado – 35.631 passageiros/mês

## 4.3 DEMANDA EQUIVALENTE

A demanda equivalente, obtida a partir dos dados coletados num intervalo de 12 (doze) meses e das definições de tarifas originária da política tarifária vigente, indica os seguintes valores médios para cada serviço:

Serviço Convencional Urbano: 2.070.000 passageiros equivalentes/mês

Serviço Convencional Rural: 47.700 passageiros equivalentes/mês

Serviço Diferenciado: 35.631 passageiros equivalentes/mês



**OBS:** As Linhas Interbairros, operadas pela Empresa São Jorge, transportam em média 190.900 passageiros equivalentes/mês.

#### 4.4 PERCURSO MÉDIO MENSAL

O percurso em quilômetros fixado neste projeto baseia-se no somatório dos produtos resultantes da distância de percurso de cada linha pela respectiva quantidade de vezes a ser executada, considerando-se os quadros de horários e um mês típico.

Serviço Convencional Urbano: 1.145.000 Km/mês

Serviço Convencional Rural: 88.908 Km/mês

Serviço Diferenciado: 60.040 Km/mês

Para fins de estimativa da quilometragem morta, nesse projeto foi adotado o percentual de 4 %, de acordo com dados coletados junto aos atuais operadores do sistema.

**OBS:** As Linhas Interbairros, operadas pela Empresa São Jorge, percorrem em média 123.000 Km/mês.

#### 4.5 FROTA

A frota operacional mínima para o serviço convencional, bem como a frota de reserva técnica para o mesmo, corresponde ao número mínimo de veículos exigidos pelo **EDITAL no Anexo II.1a – Manual de Especificação da Frota**, ou seja, 208 (duzentos e oito) veículos alocados para a operação e mais 21 (vinte e um) veículos para reserva técnica.

A frota operacional mínima para o serviço diferenciado, bem como a frota de reserva técnica para o mesmo, corresponde ao número mínimo de veículos exigidos pelo **EDITAL no Anexo II.1a – Manual de Especificação da Frota**, ou seja, 9 (nove) veículos alocados para a operação e mais 3 (três) veículo para reserva técnica.

## COMPOSIÇÃO DA FROTA PARA INÍCIO DA OPERAÇÃO

### Serviço Convencional:

Ônibus Urbanos: 213

Ônibus Rodoviários: 16

**OBS:** As Linhas Interbairros, operadas pela Empresa São Jorge, utilizam 18 veículos ( 16 + 2 reserva ).

Tendo em vista que a Linha Interbairros, até dezembro de 2.016, permanecerá sendo operada pela Empresa São Jorge de Transportes, a frota necessária para início da operação deverá ser reduzida em 18 veículos urbanos.

Com a finalidade de buscar a eficiência do sistema urbano, é desejável que a frota seja composta por até 5% de veículos urbanos leves (10 veículos) e até 10% de veículos urbanos articulados (20 veículos).

Para fins de determinação do número de veículos que compõe a frota deverá ser considerado que dois veículos articulados equivalem a três veículos pesados.

### Serviço Diferenciado:

Microônibus: 12

#### 4.5.1 IDADE MÁXIMA PERMITIDA DA FROTA E IDADE MÉDIA DA FROTA

A idade máxima permitida para cada tipo de veículo deverá obedecer aos valores estabelecidos na tabela abaixo.

| Veículo           | Idade máxima |
|-------------------|--------------|
| Micro-ônibus      | 8            |
| Ônibus leve       | 10           |
| Ônibus pesado     | 10           |
| Ônibus articulado | 10           |
| Ônibus rodoviário | 10           |

A maior idade média admitida, inicialmente, para a frota do transporte convencional é de 6 anos e para o transporte diferenciado é de 5 anos.

Após o início da operação, a idade média da frota do transporte convencional deverá sofrer uma redução progressiva, reduzindo para 5 (cinco) anos após 5 (cinco) anos de operação e, reduzindo para 4 (quatro) anos, após 10 (dez) anos de operação.

Para determinação das idades máximas e médias dos veículos será tomado como referência o ano/modelo dos chassis.

## 5. SERVIÇOS A SEREM PRESTADOS

### 5.1 Execução dos Serviços

Os serviços de transporte serão operados em obediência às disposições da Lei 5.854/11, às normas e resoluções emitidas pelo **ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA**, respeitadas as características operacionais de cada tipo de serviço, especialmente:

O itinerário;

O(s) terminal(is) de ponta e os pontos de parada intermediários;

O tipo de serviço;

O veículo padrão;

O quadro de horários e a frota, programados para:

- a) Dias úteis, sábados, domingos e feriados;
- b) Meses letivos, períodos de férias de verão e de inverno;
- c) Situações extraordinárias.

A **CONCESSIONÁRIA** poderá recusar o transporte ao usuário no caso de sua conduta comprometer de qualquer forma a segurança, o conforto e a tranquilidade dos demais passageiros.

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

## 5.2 Planejamento e da Operação dos Serviços

### 5.2.1 Planejamento da Operação

O planejamento dos serviços será adequado às alternativas tecnológicas disponíveis e atenderá ao interesse público, obedecendo às diretrizes gerais do planejamento global da cidade, notadamente no que diz respeito ao uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico.

O planejamento dos serviços terá como princípio básico proporcionar aos usuários a mais ampla mobilidade e acesso a toda a cidade, no menor tempo e custo possível, com segurança e nível de serviço adequado.

### 5.2.2 Operação dos Serviços

A operação do serviço de transporte coletivo compreende a realização de viagens com uso de veículos para transporte coletivo, com o pessoal necessário para operá-los e mantê-los, em serviços organizados em linhas, tudo de acordo com especificações e padrões de conformidade fixados pelo **ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA**.

Ao longo do prazo da concessão, as especificações operacionais do serviço de transporte (itinerário, frequência, horários e frota das linhas) serão adequadas às necessidades de melhor atendimento da população, do desenvolvimento urbano, da racionalidade e economia dos serviços;

A **CONCESSIONÁRIA** poderá, ao longo do prazo da concessão, propor novos serviços, bem como novas alternativas operacionais e tecnológicas.

## 5.3 Serviço de Bilhetagem Eletrônica

As especificações para a execução e gerenciamento do Serviço de Bilhetagem Eletrônica estão dispostas no **Anexo II.3 – Sistema de Bilhetagem e de Monitoramento Eletrônico**.

## 5.4 Fiscalização dos Serviços

A fiscalização dos serviços será exercida por agentes fiscais do **ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA**, devidamente credenciados, tendo as competências estabelecidas no Regulamento Operacional, descrito no ANEXO III.

## 6. MELHORIAS PRECONIZADAS

Consistem em melhorias preconizadas com a concessão dos Serviços Públicos de Transporte Coletivo os seguintes objetivos:

Modernização da infraestrutura, recursos e meios empregados na execução do Serviço de Transporte Público de Passageiros;

Modernização e adequação da frota de ônibus, por meio da especificação de veículos próprios para o transporte coletivo urbano, com condições de segurança, conforto, facilidade de embarque, desembarque e acessibilidade;

Conforme disponibilização de soluções adequadas ao **MUNICÍPIO**, realizar atualização tecnológica da frota, com a introdução na operação de veículos de baixa emissão de poluentes, segundo normas de fabricação de fornecedores de veículos nacionais;

Atendimento de 5% dos passageiros através do sistema diferenciado;

Implantação de um Sistema de Controle da Qualidade dos Serviços, visando à padronização da execução dos serviços e sua melhoria contínua, que permita avaliar a qualidade e os custos dos serviços prestados;

Implantação da central de controle do Sistema de Programação, Operação, Monitoramento e Informação ao Usuário, visando a melhor alocação dos recursos do sistema, o acompanhamento e a tomada de decisão em tempo real e, a possibilitar a melhor escolha de linha pelo passageiro e o menor tempo de espera no ponto de ônibus.