

**CONCESSÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE  
COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE  
CURITIBANOS-SC**



**PLANO DE OUTORGA**

Abril/2014



## SUMÁRIO

|         |   |    |
|---------|---|----|
| 1.      | OBJETIVO DO PLANO DE OUTORGA .....  | 5  |
| 1.1.    | O PRESENTE PLANO DE OUTORGA POSSUI COMO BASE OS SEGUINTE CRITÉRIOS: ..... | 5  |
| 1.2.    | INTEGRAM O PRESENTE PLANO DE OUTORGA:.....                                | 5  |
| 2.      | POLÍTICAS PÚBLICAS .....  | 6  |
| 2.1.    | MOBILIDADE URBANA .....   | 6  |
| 2.2.    | POLÍTICA DE ATENDIMENTO AOS PASSAGEIROS PREFERENCIAIS .....               | 7  |
| 2.3.    | DIRETRIZES .....  | 7  |
| 2.4.    | POLÍTICA TARIFÁRIA.....   | 9  |
| 2.5.    | PARTICIPAÇÃO POPULAR .....  | 9  |
| 3.      | METAS DA CONCESSÃO .....  | 9  |
| 3.1.    | METAS INSTITUCIONAIS DO CONTRATO .....                                    | 10 |
| 3.2.    | METAS OPERACIONAIS.....   | 11 |
| 3.3.    | PLANO DE DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO .....              | 13 |
| 4.      | SINTESE DO SISTEMA ATUAL.....   | 15 |
| 5.      | ESTUDO DE VIABILIDADE.....  | 15 |
| 6.      | LEGISLAÇÃO E NORMAS TÉCNICAS APLICÁVEIS.....                              | 15 |
| 6.1.    | LEIS FEDERAIS.....  | 16 |
| 6.2.    | DECRETOS FEDERAIS.....  | 17 |
| 6.3.    | LEGISLAÇÃO ESTADUAL .....   | 17 |
| 6.4.    | LEGISLAÇÃO MUNICIPAL .....  | 17 |
| 7.      | TERMO DE REFERÊNCIA PARA ELABORAÇÃO DO EDITAL .....                       | 20 |
| 8.      | DA LICITAÇÃO.....   | 21 |
| I.      | CRITÉRIO DE DEFINIÇÃO: .....  | 22 |
| 9.      | CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO .....   | 22 |
| 10.     | OBJETO DA CONCESSÃO .....   | 23 |
| 11.     | ESPECIFICAMENTE O OBJETO DA CONCESSÃO COMPREENDE .....                    | 24 |
| 12.     | ÁREA DA CONCESSÃO .....   | 26 |
| 13.     | ESPECIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS .....  | 26 |
| 13.1.   | SERVIÇOS A SEREM PRESTADOS .....  | 27 |
| 13.1.1. | SERVIÇO REGULAR CONVENCIONAL .....  | 28 |
| 13.1.2. | SERVIÇO REGULAR SELETIVO .....  | 28 |
| 14.     | EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS .....   | 28 |
| 15.     | ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO.....   | 29 |
| 16.     | METODOLOGIA DE TRABALHO.....  | 29 |
| 16.1.   | ADMINISTRAÇÃO.....  | 29 |
| 16.2.   | OPERAÇÃO .....  | 30 |
| 16.3.   | MANUTENÇÃO .....  | 30 |
| 16.4.   | RECURSOS .....  | 31 |
| 16.4.1. | RECURSO pessoal .....   | 31 |
| 16.4.2. | recurso material e frota.....   | 31 |
| 16.4.3. | Frota 32  |    |
| 16.4.4. | CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS .....   | 34 |
| 16.4.5. | CADERNO DE FROTA .....  | 35 |



|         |  |    |
|---------|--|----|
| 16.5.   | INSTALAÇÕES, MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS .....   | 35 |
| 16.5.1. | Especificação da Garagem e área de Estacionamento Prolongado.....                              | 35 |
| 16.6.   | PROGRAMAÇÃO OPERACIONAL .....  | 36 |
| 16.7.   | CRITÉRIOS E PROCEDIMENTOS PARA DIMENSIONAMENTO OPERACIONAL.....                                | 38 |
| 17.     | MODELO FUNCIONAL .....   | 38 |
| 17.1.   | CONCEITO.....  | 38 |
| 17.2.   | FROTA .....  | 40 |
| 17.3.   | PERCURSO PROGRAMADO: .....   | 41 |
| 17.4.   | QUILOMETRAGEM IMPRODUTIVA.....   | 42 |
| 17.5.   | DEMANDA/PASSAGEIROS TRANSPORTADOS.....   | 42 |
| 17.6.   | ÍNDICE DE PASSAGEIROS POR QUILOMETRO .....   | 42 |
| 17.7.   | GESTÃO.....  | 43 |
| 17.7.1. | SISTEMA DE ATENDIMENTO AO PASSAGEIRO .....   | 43 |
| 17.7.2. | SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA .....   | 44 |
| 17.7.3. | CENTRAL DE CONTROLE OPERACIONAL .....  | 45 |
| 17.7.4. | SISTEMA DE VIGILÂNCIA DE FROTA.....  | 46 |
| 17.7.5. | SISTEMA DE MONITORAMENTO DE FROTA.....   | 46 |
| 17.7.6. | DO SISTEMA DE CONTROLE DE DESEMPENHO E QUALIDADE DO SERVIÇO .....                              | 47 |
| 17.8.   | PADRÕES REFERENCIAIS PARA O TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS.....                                 | 48 |
| 18.     | DAS COMPETÊNCIAS E ENCARGOS DO PODER CONCEDENTE.....   | 50 |
| 18.1.   | COMPETÊNCIAS DO MUNICÍPIO.....   | 50 |
| 18.2.   | DOS ENCARGOS DA CONCESSIONÁRIA .....   | 51 |
| 18.3.   | DO FORNECIMENTO DE INFORMAÇÕES AO PODER CONCEDENTE.....  | 52 |
| 18.4.   | OBRIGAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA EM RELAÇÃO AO SERVIÇO DE ATENDIMENTO AO PASSAGEIRO.....            | 52 |
| 18.5.   | DO PESSOAL DA CONCESSIONÁRIA .....   | 52 |
| 18.6.   | O PESSOAL DE OPERAÇÃO EM CONTATO COM O PÚBLICO DEVERÁ: .....                                   | 52 |
| 18.7.   | CONSTITUEM DEVERES DOS MOTORISTAS, SEM PREJUÍZO DAS OBRIGAÇÕES DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO:..... | 53 |
| 18.8.   | CONSTITUEM DEVERES DOS COBRADORES, QUANDO EXISTENTES: .....                                    | 54 |
| 18.9.   | PRÉ-REQUISITOS PARA CONTRATAÇÃO DO PESSOAL DA CONCESSIONÁRIA .....                             | 55 |
| 19.     | DA TERCEIRIZAÇÃO DOS SERVIÇOS .....  | 56 |
| 20.     | DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS .....  | 56 |
| 21.     | MODELO DE REMUNERAÇÃO .....  | 58 |
| 22.     | REMUNERAÇÃO .....  | 60 |
| 22.1    | DOS DESCONTOS E GRATUIDADES.....   | 63 |
| 22.2    | DAS GRATUIDADES.....   | 64 |
| 22.3    | FONTES DE RECEITA.....   | 64 |
| 22.4    | TARIFA.....  | 65 |
| 22.4.1  | TARIFA PÚBLICA .....   | 65 |
| 22.4.2  | TARIFA DE REMUNERAÇÃO.....   | 65 |
| 23.     | GESTÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA .....  | 65 |



|          |  |    |
|----------|--|----|
| 23.1     | REAJUSTE E REVISÃO DA TARIFA.....                      | 66 |
| 23.1.1   | REAJUSTE .....   | 66 |
| 23.1.2   | PRINCÍPIOS DO REAJUSTE TARIFÁRIO .....                 | 66 |
| 23.1.3   | REVISÃO.....   | 68 |
| 23.1.3.1 | PRINCÍPIOS DA REVISÃO TARIFÁRIA .....                  | 68 |
| 23.2     | MODICIDADE TARIFÁRIA .....                             | 71 |
| 23.3     | PLANILHA DE REFERÊNCIA.....                            | 72 |
| 24.      | SÍNTESE DO SISTEMA .....                               | 72 |
| 25.      | TRIBUTOS .....   | 74 |
| 26.      | CRITÉRIO PARA APURAÇÃO DA TAXA INTERNA DE RETORNO..... | 75 |
| 27.      | ESPECIFICAÇÃO OPERACIONAL DO SERVIÇO .....             | 78 |
| 27.1.    | APRESENTAÇÃO .....                                     | 78 |
| 28.      | OFERTA DE TRANSPORTE.....                              | 78 |
| 28.1.    | REDE DE TRANSPORTE COLETIVO .....                      | 78 |
| 29.      | EXTENSÃO DAS LINHAS .....                              | 79 |
| 30.      | VIAGENS.....   | 80 |
| 31.      | PERCURSO MENSAL.....                                   | 81 |
| 32.      | TEMPO DE VIAGEM .....                                  | 81 |



**SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS DO**  
**MUNICÍPIO DE CURITIBANOS-SC**  
**PLANO DE OUTORGA**

**1. OBJETIVO DO PLANO DE OUTORGA**

O presente Plano de Outorga tem por objetivo estabelecer as Políticas Públicas, Diretrizes, Critérios e demais Parâmetros Técnicos, Jurídicos, Operacionais, Econômicos e Financeiros e de Conveniência que deverão ser considerados na formulação do Edital de Concorrência Pública para seleção de Prestador de Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Curitiba-SC, em regime de concessão exclusiva.

**1.1. O PRESENTE PLANO DE OUTORGA POSSUI COMO BASE OS SEGUINTE**  
**CRITÉRIOS:**

1. Racionalização da Rede - Processo de melhoria da rede;
2. Ajustes na forma de operação das linhas com vistas a:
  - a) Aumentar a eficiência do sistema diminuindo o número de lugares vazios nos ônibus;
  - b) Aumentar as opções de atendimentos aos usuários;
3. Permitir o enquadramento nos critérios operacionais que serão previstos no Plano de Mobilidade Urbana estabelecido pela Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

**1.2. INTEGRAM O PRESENTE PLANO DE OUTORGA:**

1. Anexo I - Critérios e Procedimentos para Dimensionamento Operacional;
2. Anexo II - Caderno de Especificações do Sistema de Avaliação de Desempenho e Qualidade;
3. Anexo III – Caderno de Frota;
4. Anexo IV – Informações que Deverão ser Encaminhadas ao Órgão Gestor;
5. Anexo V – Caderno de Especificações de Instalações e Aparelhamento;



6. Anexo VI – Sistema de Bilhetagem Eletrônica;
7. Anexo VII – Sistema de Atendimento ao Passageiro;
8. Anexo VIII - Mapas do Sistema;
9. Anexo IX - Ficha Técnica das Linhas;
10. Anexo X - Orçamento Anual do Custo Corrente;
11. Anexo XI – Matriz de Riscos
12. Anexo XII – Sistema de Vigilância de Frota e Estações.

## **2. POLÍTICAS PÚBLICAS**

As Políticas Públicas ora estabelecidas sintetizam os principais objetivos norteadores do Processo Licitatório em construção, com o fim de Outorgar a execução e exploração do Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Curitiba-SC, abrangendo a Mobilidade Urbana, o Estabelecimento de Diretrizes Técnico-Operacionais e de Conveniência manifestado pela população usuária e definição da Política Tarifária e de Remuneração.

### **2.1. MOBILIDADE URBANA**

O Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros no âmbito do Município de Curitiba - SC submete-se à Política Nacional de Mobilidade Urbana através dos seguintes objetivos:

1. Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
2. Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
3. Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
4. Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;
5. Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana; e



6. O serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros deverá adequar-se em termos operacionais ao que dispuser o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Curitiba-SC, preservado o equilíbrio econômico financeiro do contrato de concessão. O Plano de Mobilidade deverá ser desenvolvido de conformidade com a Lei Federal nº 12.587, de 03 de Janeiro de 2012, no prazo estabelecido no art. 24 §1º, da referida Lei.

## **2.2. POLÍTICA DE ATENDIMENTO AOS PASSAGEIROS PREFERENCIAIS**

1. Criação de Código de Conduta para o tratamento dos passageiros, orientando a atuação dos motoristas, fiscais e demais pessoal de apoio operacional;
2. Programas de Capacitação e Treinamento com periodicidade mínima anual para todos os empregados e colaboradores que atuam em contato com o público;
3. Veiculação de Campanhas de esclarecimento à sociedade sobre os direitos dos passageiros preferenciais.
4. Identificação, com cor, dos assentos destinados aos passageiros preferenciais.

## **2.3. DIRETRIZES**

São diretrizes do Sistema a serem observados pela Concessionária:

1. Manter todos os serviços atualmente oferecidos;
2. Obter ganhos de escala e operacionais;
3. Ampliar a rede de atendimentos atual, mediante criação de novas linhas e horários;
4. Estimativa de demanda com base em pesquisa de campo anual;
5. Busca permanente pela modicidade tarifária;
6. Utilização de taxa de retorno adequada à realidade econômico-financeira nacional;
7. Modernização e Adequação da Frota de ônibus por meio da especificação de veículos próprios, para o transporte coletivo urbano de passageiros, com





condições de segurança, conforto, facilidade de embarque e desembarque e acessibilidade universal;

8. Promover Acessibilidade a todos os veículos vinculados à frota, de conformidade com o prazo previsto nas Leis Federais nº 10.048/2000 e nº 10.098/2000 juntamente com o Decreto Federal nº 5.296/2004;
9. Promover a Atualização Tecnológica da Frota com a introdução na operação de veículos de baixa emissão de poluentes de conformidade com o Plano de Substituição de Frota, a ser exigido;
10. Modernização da Infraestrutura, recursos e meios empregados na execução dos Serviços de Transporte Público Coletivo Urbano do município, mediante:
  - a) Utilização de instalações adequadas para a execução das atividades operacionais, administrativas e de manutenção, bem como para estacionamento prolongado e a guarda dos veículos, nas condições que serão estabelecidas no Edital, e dotada dos equipamentos, infraestrutura e ferramental necessário;
  - b) Implantação de Sistema de Bilhetagem Eletrônica visando agilizar o tempo de embarque dos passageiros, proporcionar maior segurança aos usuários e tripulação e modernizar o sistema;
  - c) Implantação de Sistema de Controle de Desempenho e Qualidade dos Serviços, visando à padronização da execução dos serviços por meio da exigência de adoção de metodologia técnica que permita avaliar a qualidade e os custos dos serviços prestados;
  - d) Implantar Central de Gestão Operacional e Sistema de Monitoramento de Frota conforme diretrizes estabelecidas em caderno próprio anexo ao Projeto Básico;
  - 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 com os usuários na forma de um Sistema de Atendimento ao Passageiro, que compreenderá serviço de balcão, telefônico, internet, dentre outros, de conformidade com o disposto no edital.





11. 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.
12. Execução e manutenção de programas de aprimoramento dos processos de trabalho, visando à qualidade do serviço de transporte prestado, mediante a implantação de Sistema de Gestão da Qualidade, de conformidade com o Edital.
13. Implantação do conjunto de Melhorias Operacionais Obrigatórias de modo a atender as exigências estabelecidas no Projeto Básico e na Legislação em vigor.

#### **2.4. POLÍTICA TARIFÁRIA**

Sem prejuízo do que rezam os arts. 12 a 16, da Lei Complementar Municipal nº 104, de 07 de Novembro de 2013, a Política Tarifária do Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano do Município de Curitiba-SC é orientada por diretrizes para execução dos serviços, contendo:

1. Promoção da equidade no acesso aos serviços;
2. Melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
3. Ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal;
4. Contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
5. Simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;
6. Modicidade da tarifa pública para o usuário;
7. Estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo urbano de passageiros.

#### **2.5. PARTICIPAÇÃO POPULAR**

A participação popular está assegurada por meio do Conselho Municipal de Trânsito o qual deverá ser adequado para recepcionar as demandas do transporte coletivo,



consistindo numa instância colegiada, de caráter consultivo e de deliberação coletiva, diretamente subordinada ao prefeito municipal, e têm por finalidade apresentar propostas para a política de transporte urbano e sobre a gestão do sistema de transportes do município de Curitiba-sc.

### **3. METAS DA CONCESSÃO**

#### **3.1. METAS INSTITUCIONAIS DO CONTRATO**

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

1. **Regularidade:** compreende a prestação dos serviços nas condições estabelecidas no Edital e seus Anexos, no Contrato de Concessão e em Normas Técnicas;
2. **Continuidade:** compreende a manutenção, em caráter permanente de oferta dos serviços;
3. **Eficiência:** compreende a execução dos serviços de acordo com as Normas Técnicas e Legislação aplicável e em padrões satisfatórios, que busquem, em caráter permanente, a excelência e que assegurem, qualitativa e quantitativamente, o cumprimento dos objetivos e das metas da Concessão;
4. **Segurança:** O aspecto de segurança engloba a proteção dos usuários, de acidentes no sistema particularmente com veículos, e também a proteção contra crimes (agressões, furtos e roubos) nas instalações pertencentes ao SITC;
5. **Atualidade:** a atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão dos serviços. (Art. 6º, § 2º, Lei Federal Nº 8.987/95);
6. **Generalidade:** compreende universalidade da prestação dos serviços, isto é, serviços iguais para todos os usuários sem qualquer discriminação;
7. **Cortesia:** a cortesia na prestação dos serviços compreende o tratamento adequado aos usuários do serviço;
8. **Modicidade:** por modicidade entende-se a tarifa calculada pelo custo dos serviços mais a remuneração do capital da Concessionária.



### **3.2. METAS OPERACIONAIS**

Para a otimização do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Curitiba-SC, em benefício dos usuários, razão principal de contratação dos serviços, deverão ser atingidas, no período da Concessão as seguintes metas:

1. Buscar a máxima satisfação dos usuários;
2. Permitir no Sistema Integrado de Transporte de Curitiba (SITC), que os deslocamentos de um mesmo objetivo de viagem se realizem com o pagamento de apenas uma tarifa;
3. Buscar a modicidade tarifária de acordo com a capacidade de pagamento dos usuários;
4. Manter a sustentabilidade do sistema;
5. Melhorar o conforto nos equipamentos urbanos do transporte coletivo;
6. Buscar inovações tecnológicas priorizando o meio ambiente, a qualidade dos serviços e o conforto dos usuários;
7. Manter e estimular o uso do cartão do Sistema de Bilhetagem Eletrônica;
8. Capacitar os funcionários por meio da implantação de programas de treinamento para a prevenção e melhoria das condições de eficiência, segurança e cortesia na relação com os usuários do mesmo;
9. Diminuir o vandalismo no sistema de transporte coletivo;
10. Reduzir o número de reclamações de usuários sobre o atendimento dado por motorista, cobradores e demais colaboradores;
11. Reduzir o número de infrações cometidas pelos motoristas e colaboradores e infrações cometidas de responsabilidade da empresa concessionária;
12. Garantir o cumprimento de horários programados para a operação das linhas;
13. Reduzir o número de veículos avariados em operação por problemas mecânicos e outros mediante manutenção preventiva;
14. Investir no gerenciamento de risco como forma de evitar a ocorrência de acidentes com usuários e com outros veículos no trânsito;



15. Realizar e manter atualizadas as pesquisas de origem e destino e sobe/desce no transporte coletivo para definir melhores alternativas de deslocamento para os usuários;
16. Reduzir o número de acidentes com usuários e com outros veículos no trânsito;
17. Disponibilizar dispositivos de acessibilidade em 100% da frota vinculada ao serviço;
18. Promover a melhoria do conforto nos veículos de transporte coletivo por meio da instalação de dispositivos de climatização e monitoramento;
19. Implantar Central de Controle Operacional e Sistema de Monitoramento de Frota e Estações.
20. Manter a taxa de ocupação por viagem nos limites estabelecidos no presente Edital, sem aumentar os custos tarifários, adequar a oferta em relação a demanda em dias úteis, sábados e domingos, em horários de pico e fora de horários de pico;
21. Melhorar a velocidade operacional das linhas do sistema de transporte coletivo, diminuindo o tempo de viagem dos deslocamentos, sem desatender a legislação;
22. Capacitar seus funcionários por meio da implantação de programas de treinamento para a prevenção e melhoria das condições de eficiência, segurança e cortesia na relação com os usuários do sistema;
23. Ampliar o índice de quilometragem x passageiro, a ser desenvolvida pela frota no Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;
24. Ampliar a quantidade de lugares máximos oferecidos, separadamente por linha e o total do Serviço Público de Transporte Urbano de Passageiros;
25. Ampliar o número médio mensal de lugares sentados oferecidos, por mês típico, separadamente e por linha e o total do Sistema de Transporte Público de Passageiros.



### **3.3. PLANO DE DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO**

Integra esta Licitação o Plano de Desenvolvimento das Linhas do Transporte Coletivo Urbano, o qual prevê o que segue:

1. As linhas entrarão em operação com os horários, frequências, itinerários e demais especificações mínimas, expressas neste documento;
2. Os horários deverão se estender até o período noturno se houver demanda constatada nas áreas servidas por cada linha, a critério do Município, sempre buscando manter o equilíbrio econômico-financeiro da atividade.
3. Para  $IPK > 2$  a frequência diária de operação das linhas, ao longo do período contratual, deverá buscar atingir os seguintes parâmetros ótimos:
  - a) intervalos de 05 a 30 minutos entre cada horário nos períodos de pico da manhã (6:30 às 8:00), pico do meio-dia (11:30 às 14:00) e pico da tarde (17:00 às 19:00), tudo isto, vinculado a existência de demanda ( $IPK > 2$ );
  - b) intervalos de 30 a 60 minutos para os demais horários, ou a critério do Município, tudo isto, vinculado a existência de demanda ( $IPK > 2$ );
4. Para as linhas com demandas manifestas, representadas por  $IPK$  entre 1 e 2, a frequência diária de operação, ao longo do período contratual, deverá buscar atingir os seguintes parâmetros ótimos:
  - a) intervalos de 30 a 60 minutos entre cada horário nos períodos de pico da manhã (6:30 às 8:00), pico do meio-dia (11:30 às 14:00) e pico da tarde (17:00 às 19:00);
  - b) intervalos de 60 a 120 minutos para os demais horários, ou a critério do Município.
5. Para as linhas com demandas manifestas representadas por  $IPK < 1$ , a frequência diária de operação, ao longo do período contratual, deverá buscar atingir os seguintes parâmetros ótimos: uma viagem nos períodos de pico de manhã (6:30 às 8:00), pico do meio-dia (11:30 às 14:00) e pico da tarde (17:00 às 19:00), fora do pico deverá ser realizado no mínimo uma viagem no período de (8:00 às 11:30) e no mínimo uma viagem no período de (14:00 às 17:00) ou a critério do Município, mantido sempre o equilíbrio econômico-financeiro da atividade.



6. Para àquelas áreas que forem atingindo potencial de demanda que permita a ampliação das linhas, serão providas novas extensões do serviço, a critério do Município mantido sempre o equilíbrio econômico-financeiro da atividade.
7. Para àquelas áreas desvinculadas de proximidade a itinerários existentes do serviço, e que forem atingidos potencial de demanda que permita a sustentação de nova linha, a critério do Município, serão providas do respectivo novo serviço, mantido sempre o equilíbrio econômico-financeiro da atividade.
8. O número de veículos para cada linha deverá ser o necessário para operar os respectivos horários e frequências estipuladas e que estão em vigor nesta data mais a frota reserva que deverá equivaler a 10% (dez por cento) da frota operacional.
9. A vida útil dos veículos será definida no cálculo tarifário sempre em atenção às suas características tecnológicas e à política tarifária estabelecida.
10. Qualquer modificação ou ampliação de itinerário e alteração de horário vigorará depois de aprovadas pelo município.
11. Considerando que o IPKe (índice de passageiros por quilômetro equivalente) encontra-se atualmente na faixa de 1,3157 Pas./km a meta de crescimento da demanda manifesta para os próximos 10 anos será da ordem de 100% (cento e setenta por cento) em face a priorização do Transporte Coletivo Urbano em detrimento do transporte individual, em atenção ao que estabelece a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Lei da Mobilidade Urbana).
12. O Poder Concedente deverá promover a redução da taxa de equivalência entre a demanda transportada e a demanda pagante para, no máximo, 6% (seis por cento).
13. A meta de crescimento da demanda manifesta será revista anualmente, juntamente com a revisão do Plano de Mobilidade.
14. O incremento da Quilometragem Produtiva dependerá do potencial de demanda que permita a ampliação da oferta de serviço e ficará, a princípio, fixado em 10% (cinco por cento). A meta de incremento da Quilometragem Produtiva será revista anualmente na revisão do Plano de Mobilidade.



15. Caso a demanda necessária para viabilização do equilíbrio econômico financeiro do contrato não se viabilize ao longo do prazo de concessão o município autorizará a prorrogação do mesmo, pelo prazo que for necessário para tanto, ou seja, viabilizar-se o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.
16. A concessionária em conjunto com o Órgão Gestor do Município, deverão desenvolver o plano de otimização e racionalização de frota objetivando atingir a meta de Percurso Médio Mensal mínimo de **7.000km**, a ser desenvolvido por cada veículo da frota operacional.
17. O recurso financeiro obtido com a desoneração do imposto em epígrafe deverá ser revertido pela Concessionária em investimentos na construção de novos abrigos, pontos de embarque e desembarque bem como na sinalização e identificação dos pontos de embarque e desembarque.
18. A concessionária em conjunto com o Órgão Gestor do Município deverão promover o uso do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, de modo a atingir a meta de 100% (cem por cento) dos acessos ao serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros sejam realizados por este meio.

#### **4. SINTESE DO SISTEMA ATUAL**

Os indicadores que sintetizam o Sistema Atual constam detalhados no item 21 do presente documento.

#### **5. ESTUDO DE VIABILIDADE**

O Estudo de Viabilidade foi desenvolvido com base em dados operacionais e preços de insumos atualizados.

O Preço dos Insumos foi baseado em pesquisas de preços realizadas quando da revisão do preço da tarifa vigente.

O conjunto de planilhas acostado em anexo demonstra os aspectos econômico-financeiros e operacionais que permitem viabilizar a Outorga do Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros em Regime de Concessão à iniciativa privada.

#### **6. LEGISLAÇÃO E NORMAS TÉCNICAS APLICÁVEIS**





Ao contrato de concessão, que vier a ser firmado entre a Prefeitura Municipal de Curitiba-SC e a vencedora do Certame Licitatório, é aplicável a legislação em vigor pertinente a matéria em especial e regulamentação imposta pelo Poder Concedente.

A concessionária deve atender ainda, às novas determinações legais que forem impostas após a publicação do Edital, durante todo o prazo contratual, garantida a manutenção do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

## **6.1. LEIS FEDERAIS**

- 1 **Lei Federal Nº 7.418, de 16 de Dezembro de 1985** - Institui o Vale Transporte e dá outras providências.
- 2 **Constituição da República Federativa do Brasil, de 05 de Outubro de 1988.**
- 3 **Lei Federal Nº 9.069, de 29 de junho de 1995:** Dispõe sobre o Plano Real, o Sistema Monetário Nacional, estabelece as regras e condições de emissão do REAL e os critérios para conversão das obrigações para o REAL, e dá outras providências.
- 4 **Lei Federal Nº 8.666, de 21 de Junho de 1993** - Regulamenta o art.37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.
- 5 **Lei Federal Nº 8.987, de 13 de Fevereiro de 1995** - Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art.175 da Constituição Federal, e dá outras providências.
- 6 **Lei Federal Nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997** - Código Nacional de Trânsito.
- 7 **Lei Federal Nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999** - Regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.
- 8 **Lei Federal Nº 10.048, de 08 de Novembro de 2000** - Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências.
- 9 **Lei Federal Nº 10.098, de 19 de Dezembro de 2000** - Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção de acessibilidade das pessoas portadoras de **deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.**



- 10 **Lei Federal Nº 10.741, de 01º de Outubro de 2003** - Dispõe sobre o estatuto do idoso e dá outras providências.
- 11 **Lei Federal Nº 12.527, de 18 de novembro de 2011** - Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; (...) e dá outras providências.
- 12 **Lei Federal Nº 12.587, de 03 de Janeiro de 2012** - Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

## **6.2. DECRETOS FEDERAIS**

1. **Decreto Federal Nº 95.247 de 17 de Novembro de 1987** - Regulamenta a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que institui o Vale-Transporte, com a alteração da Lei nº 7.619, de 30 de setembro de 1987.
2. **Decreto Federal Nº 5.296, de 02 de Dezembro de 2004** - Regulamenta as Leis Nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, e nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, e dá outras providências.

## **6.3. LEGISLAÇÃO ESTADUAL**

1. **Lei Estadual nº 15.454, de 17 de janeiro de 2011** – Institui medidas antipoluentes nos veículos de transporte coletivo do Estado de Santa Catarina;
2. **Lei Estadual nº 11.087, de 30 de abril de 1999** – Dispõe sobre a permanência e ingresso de cães-guia nos locais que especifica e estabelece outras providências;
3. **Lei Estadual nº 10.077, de 02 de abril de 1996** – Dispõe sobre a colocação de placas, informando horários e itinerários de ônibus e dá outras providências.

## **6.4. LEGISLAÇÃO MUNICIPAL**



1. **Lei Orgânica Municipal de Curitibaanos.**
2. **Lei Complementar Municipal nº 104, de 07 de novembro de 2013** – Dispõe sobre o serviço de transporte coletivo urbano de passageiros no município de Curitibaanos e dá outras providências;
3. **Lei Municipal nº 5037, de 15 de julho de 2013** – Dispõe sobre a aplicação do regime diferenciado de contratações públicas no Município de Curitibaanos – SC;
4. **Lei Municipal nº 4841, de 08 de junho de 2012** – dispõe, legislando para o interesse de seus munícipes, adequando à lei federal nº 9.294/1996, sobre a qualidade do ar, a proteção à saúde e à segurança dos trabalhadores, proibindo o consumo de cigarros, cigarrilhas, charutos, cachimbos, narguilé ou qualquer outro produto fumígeno, derivado ou não do tabaco, na forma que especifica.
5. **Lei Municipal nº 4737, de 08 de fevereiro de 2012** – Cria o programa Curitibaanos acessível e estabelece normas gerais para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências;
6. **Lei Municipal nº 4661, de 18 de agosto de 2011** – Determina a afixação de informação sobre aumento de tarifa nos veículos de transporte coletivo urbano;
7. **Lei Municipal nº 4552, de 27 de setembro de 2010** – Garante transporte gratuito para crianças atendidas em Centros de Educação Infantil do Município de Curitibaanos;
8. **Lei Municipal nº 3381, de 30 de maio de 2000** – Dispõe sobre a gratuidade do transporte municipal às pessoas deficientes.

#### 6.4.1. REGULAMENTAÇÃO MUNICIPAL

1. **Decreto nº 4311, de 25 de junho de 2013** – Regulamenta as leis nºs 4.737 de 08 de fevereiro de 2012, a lei nº 3381 de 30/05/2000 e a lei nº 3338/1999 que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.



#### 6.4.2. NORMAS TÉCNICAS

Aplicam-se às seguintes normas pertinentes da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT e outras normas citadas no Edital, naquilo que não conflitar o que for expressamente indicado na legislação indicada e nas especificações do Edital ou seus anexos.

1. **ABNT NBR 15570:2009** - Especificações Técnicas para a fabricação de veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros.
2. **ABNT NBR 14022:2009 Emenda 1:2011** - Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros.
3. **ABNT NBR 15646:2008 Emenda 1:2011** - Acessibilidade - Plataforma elevatória veicular e rampa de acesso veicular para acessibilidade em veículos com características urbanas para o transporte coletivo de passageiros - Requisitos de desempenho, projeto, instalação e manutenção.
4. **ABNT NBR 11452:1990** - Fixa os procedimentos mínimos exigíveis a serem observados na realização de pesquisa de tempo de espera de passageiro em ponto de parada ou terminal predeterminado, e por linha.
5. **Resolução CONTRAN Nº 316, de 08 de Maio de 2009** - Estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte coletivo de passageiros M2 e M3 (tipos micro-ônibus e ônibus) de fabricação nacional e estrangeira.

Os procedimentos a seguir relacionados apesar de constarem de norma técnica cancelada pela ABNT, em sua maioria por falta de uso, dada a relevância dos mesmos serão mantidos como válidos para os fins do presente Plano de Outorga:

1. **ABNT NBR 12250:1990** - Indicadores de Desempenho de Sistema Local de Transportes Urbanos.
2. **ABNT NBR 12259:1990** - Fixa os procedimentos mínimos exigíveis a serem observados para o dimensionamento de uma linha de ônibus quanto a número de viagens, horários, intervalos e frota necessária, de modo a compatibilizar a oferta com a demanda, dentro de níveis de ocupação preestabelecidos por período típico.



3. **ABNT NBR 12248:1990** - Fixa os procedimentos mínimos exigíveis a serem observados na realização de pesquisa de tempo de embarque ou desembarque e de tempo ocioso de veículos, em ponto de parada ou terminal predeterminado, e por linha.
4. **ABNT NBR 11218:1990** - Fixa os procedimentos mínimos exigíveis a serem observados na realização da pesquisa de tempo de viagem de passageiros, em percurso predeterminado.
5. **ABNT NBR 11219:1990** - Fixa os procedimentos a serem observados na contagem volumétrica por sentido dos ônibus urbanos, classificados ou não por linha, que atravessam uma seção de uma determinada via urbana em um dado período de tempo.
6. **ABNT NBR 12316:1991** - Fixa as condições exigíveis utilizadas na execução das pesquisas de catraca e relatório de cobrador, mutuamente complementares, em transporte coletivo.
7. **ABNT NBR 10985:1989** - Fixa os procedimentos a serem observados na realização da pesquisa visual de ocupação de ônibus em pontos predeterminados do seu percurso.
8. **ABNT NBR 10707:1989** – Transporte Coletivo Regular – Terminologia.
9. **ABNT NBR 10708:1989** – Tipos de pesquisa de transporte coletivo e tráfego- Terminologia.
10. **ABNT NBR 10782:1989** - Fixa as condições exigíveis a serem observadas no levantamento do local de embarque e de desembarque de cada passageiro, identificado mediante senha, ao longo do itinerário de uma determinada linha e viagem, em ônibus.
11. **ABNT NBR 10783:1989** - Fixa as condições exigíveis a serem observadas no levantamento dos dados operacionais, de uma determinada linha de ônibus, ao longo do dia.

## **7. TERMO DE REFERÊNCIA PARA ELABORAÇÃO DO EDITAL**

O Termo de Referência para elaboração do Edital consiste na explicitação dos ditames legais a serem observados e atendidos na formulação do Edital e seus Anexos. Consiste também, no Conjunto de Justificativas Técnicas e Jurídicas que deverão instruir o



Processo Administrativo diante das exigências da legislação em vigor e das Normas do Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina.

## **8. DA LICITAÇÃO**

Objeto: Esta Concorrência tem por objeto a delegação da Concessão para a Prestação e Exploração de Serviços Públicos de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do município de Curitiba-SC, nas modalidades convencional, e seletivo (art. 2º, I e II da Lei Complementar Municipal nº 104, de 07 de novembro de 2013), por ônibus ou micro-ônibus, em caráter de exclusividade, colocados à disposição da população mediante a cobrança direta de Tarifa Pública dos usuários.

1. Modalidade: Concorrência Pública;
2. Tipo: Menor Preço;
3. Critério de Julgamento: Maior oferta pela outorga da concessão combinado com o maior desconto proposto sobre a tarifa máxima fixada no Edital;
4. Proporção: Média ponderada 50% x 50% ;
5. Prazo do Contrato de Concessão: 15 (quinze) anos.



**I. Critério de Definição:**

- i. O prazo da concessão será de 15 (quinze) anos, permitida a prorrogação pelo Poder Executivo Municipal, em conformidade com o art. 6º, Parágrafo Único da Lei Complementar Municipal nº 104, de 07 de novembro de 2013.
- ii. A possibilidade de prorrogação fica condicionada a comprovação, por parte da concessionária, de que, durante o prazo da concessão, incorreu em ao menos uma das seguintes hipóteses:
  - a) Necessidade fundamentada de amortização de investimentos;
  - b) Previsão superveniente para execução de serviços inicialmente não previstos no Edital e Contrato de Concessão;
  - c) Comprovada necessidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.
  - d) A comprovação quanto à necessidade de prorrogação, bem como o prazo de prorrogação, sempre limitada a 10 (dez) anos, serão determinados pelo Poder Concedente em processo administrativo próprio, mediante requerimento fundamentado da concessionária, protocolado com antecedência mínima de 06 (seis) meses do termo contratual.

**9. CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO**

Poderão participar da presente Concorrência toda e qualquer pessoa jurídica, isoladamente ou em consórcio, legalmente constituída, que atendam às condições de capacidade jurídica, capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade fiscal, previdenciária e trabalhista, estabelecidas no Edital que oportunamente será publicado.

A pessoa jurídica deverá comprovar experiência na execução de serviços de transportes coletivo urbano de passageiros, ou rodoviário com característica urbana, na operação de linhas regulares.

É vedada a participação de empresas reunidas em consórcio.

Em termos contábeis, a licitante interessada em participar do processo licitatório, deverá possuir patrimônio líquido de, no mínimo, 10% do valor de referência estabelecido no Edital destinado para cálculo dos emolumentos respectivos.





Deverá possuir Índice de Liquidez Geral (ILG  $\geq$  1) e Índice de Solvência Geral (ISG  $\geq$  1). Caso o ILG não seja suficiente a proponente, deverá dispor de patrimônio líquido maior que 10% do valor de referência estabelecido no Edital e Índice de Solvência Geral compatível com o parâmetro acima adotado.

## **10. OBJETO DA CONCESSÃO**

1. O Objeto da Concessão compreende a Exploração e Prestação do Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros do município, na modalidade urbano convencional e seletivo (art. 2º, I e II, Lei Complementar Municipal nº 104/2013), em caráter de exclusividade, colocados à disposição da população, contra a exigência de pagamento de Tarifa Pública de utilização efetiva fixada pelo município de Curitiba-SC, de acordo com a natureza do serviço oferecido, observado, quando for o caso, o direito a redução ou isenção e ao custo da passagem paga a bordo ou antecipadamente.
2. O Serviço Convencional Urbano é a categoria em que os serviços regulares são operados na modalidade comum, por meio de ônibus, trólebus ou outro veículo de transporte apropriado ao transporte coletivo de passageiros, inclusive de menor capacidade que o ônibus, à disposição permanente e regular do usuário, nos termos do art. 2º, I, da Lei Complementar Municipal nº 104/2013;
3. O Serviço Seletivo é a modalidade especial do serviço convencional, diferenciando-se da modalidade comum pelas seguintes características, nos termos do art. 2º, II, da Lei Complementar Municipal nº 104/2013:
  - a) transporte exclusivamente de passageiros sentados;
  - b) tarifa adequada para este serviço.
4. O serviço seletivo deverá ser realizado de conformidade com as alíneas abaixo:
  - a) Transporte exclusivamente de passageiros sentados;
  - b) Tarifa adequada para este serviço.



## **11. ESPECIFICAMENTE O OBJETO DA CONCESSÃO COMPREENDE**

1. A execução dos Serviços Regulares de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros (operação) na modalidade Regular Convencional ou Diferenciado, mediante a utilização de frotas de veículos, pessoal tecnicamente capacitado, método de trabalho reconhecido de acordo com as exigências e materiais adequados, de acordo com os melhores procedimentos técnicos, em conformidade com o Projeto Básico, e com as normas operacionais a serem definidas no Contrato de Concessão, bem como na legislação de Transporte Coletivo Municipal;
2. Implantação de soluções de controle de acesso, na forma de sistema de bilhetagem eletrônica, por meio de:
  - a) Cobrança dos usuários do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, da tarifa oficial fixada pelo Poder Executivo Municipal, de modo automático, mediante uso de Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE) que utilize equipamentos instalados no interior dos veículos destinados a leitura de meios físicos, nos quais estejam registrados créditos de viagens, armazenados eletronicamente, em observância das determinações do município de Curitiba.
  - b) Comercialização das passagens de forma interna aos veículos ou em postos fixos de acesso às áreas de pré-embarque e antecipadas, através de postos de venda integrados e adequados ao SBE, em observância da legislação e do controle do Poder Concedente.
3. Modernização e adequação da frota de ônibus por meio do emprego de veículos próprios, para o transporte coletivo urbano, com condições de segurança, conforto, facilidade de embarque e desembarque e acessibilidade universal:
  - a) Manutenção, limpeza, remoção, guarda e conservação, de acordo com os melhores procedimentos técnicos, dos veículos que integram a frota necessária à realização dos serviços objeto da Concessão, bem como dos demais equipamentos embarcados que neles estejam implantados, observando às especificações, normas, padrões técnicos e de segurança estabelecidos pela Legislação de Trânsito em vigor.



- b) Promover acessibilidade a todos os veículos vinculados à frota, de conformidade com a norma técnica (NBR/ABNT – 14.022/2006 e suas atualizações), no prazo previsto em Lei Federal.
  - c) Conforme disponibilização de soluções adequadas ao município de Curitiba, realizar atualização tecnológica da frota com a introdução na operação de veículos de baixa emissão de poluentes, segundo normas de fabricação de fornecedores de veículos nacionais e de conformidade com o Plano de Substituição de Frota.
  - d) Promover a melhoria do conforto nos veículos de transporte coletivo por meio da instalação de dispositivos de climatização e monitoramento;
4. Modernização da infraestrutura, recursos e meios empregados na execução do serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros do município, mediante:
- a) Utilização de instalações adequadas para a execução das atividades operacionais, administrativas e de manutenção, bem como para estacionamento prolongado e a guarda dos veículos, nas condições estabelecidas no presente Edital, e dotada dos equipamentos, infraestrutura e ferramental necessário.
5. Implantação de Sistema de Controle de Desempenho e da Qualidade dos Serviços, visando à padronização da execução dos serviços por meio da exigência de adoção de metodologia técnica que permita avaliar o desempenho, a qualidade e os custos dos serviços prestados:
- a) Divulgação de informações sobre o funcionamento do serviço e de orientação ao usuário para a sua adequada utilização, bem como recepção de reclamações, sugestões e elogios dos usuários mediante a disponibilização de interfaces com os usuários na forma de um Sistema de Atendimento ao Passageiro, que compreenderá serviço telefônico e outros meios, de conformidade com o disposto no Projeto Básico.
  - b) 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.
  - c) Execução e manutenção de programas de aprimoramento dos processos de trabalho, visando à qualidade do serviço de transporte prestado,



mediante a implantação de Sistema de Gestão da Qualidade, de conformidade com o disposto neste Anexo.

d) Implantação do conjunto de Melhorias Operacionais Obrigatórias de modo a atender as exigências estabelecidas no Projeto Básico e na Legislação em vigor.

6. Implantação de Central de Controle Operacional e Sistema de Monitoramento de Frota e Estações.

As condições específicas para execução dos serviços serão dadas no Projeto Básico e no Contrato de Concessão.

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

## **12. ÁREA DA CONCESSÃO**

A área de concessão abrange a totalidade territorial do município de Curitiba.

Não se trata da concessão de linhas, mas da execução do serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros, no âmbito do território do município, de forma integral e exclusiva.

A concessionária vencedora do certame obrigará-se a executar, durante o exercício da concessão, quaisquer outras linhas que não as previstas inicialmente no Projeto Básico, bem como as alterações daquelas linhas inicialmente estabelecidas no Projeto Básico seja em função da demanda ou em decorrência de novas necessidades de transporte.

## **13. ESPECIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS**

O gerenciamento, o planejamento operacional, o controle e a fiscalização do serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros de Curitiba serão realizados pelo Poder Concedente, cujas atribuições encontram-se definidas na Lei Complementar Municipal nº 104, de 07 de Novembro de 2013.



O modelo adotado orienta-se pela seleção da melhor proposta para exploração e prestação do Serviço Regular de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros por Ônibus em Curitiba-SC, mediante concessão exclusiva à iniciativa privada pela combinação dos critérios de maior oferta pela outorga da concessão combinado com o menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado (art. 15, I, II e III da Lei Federal nº 8.987/95).

### **13.1. SERVIÇOS A SEREM PRESTADOS**

Os serviços integrantes do Sistema de Transporte Público de passageiros no município são os Serviços Regulares de Transporte Coletivo de Passageiros por ônibus realizados no âmbito do município e abrange as categorias Convencional e Seletivo. (Art.2º, I e II, da Lei Complementar Municipal Nº 104/2013).

O Serviço Regular Convencional e o Serviço Regular Seletivo são os serviços de transporte público de passageiros prestados direta ou indiretamente, sob o regime autorizado na Lei Complementar Municipal Nº 104/2013, 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 de Curitiba.

Os Serviços que serão abrangidos pelo Edital são os seguintes:

- a) Regular Convencional;
- b) Regular Seletivo.

O Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros será colocado à disposição da população, contra a exigência de pagamento de Tarifa Pública a ser fixada pelo município de Curitiba-SC, de acordo com a natureza do serviço oferecido, observado, quando for o caso, o direito a reduções ou isenções.

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



### **13.1.1. SERVIÇO REGULAR CONVENCIONAL**

O Serviço Regular Convencional é o serviço básico do sistema, o qual deverá ser executado de forma contínua e permanente pelas linhas de Transporte Coletivo, em regime de horários, itinerários e intervalos de tempo pré-estabelecidos, em conformidade com o que estabelece o art. 2º, I da Lei Complementar Municipal nº 104/2013.

### **13.1.2. SERVIÇO REGULAR SELETIVO**

O Serviço Regular Seletivo é o serviço alternativo, denominado também como serviço diferenciado, quando realizados por veículos dotados de melhores condições de conforto e agilidade com cotação limitada pelo número de assentos (art. 2º, II, da Lei Complementar Municipal nº 104/2013).

## **14. EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS**

O Serviço de Transporte Público Coletivo de Passageiros será executado conforme os padrões técnico-operacionais regulamentados, especialmente, pela Lei Complementar Municipal Nº 104/2013, além de normas complementares e demais Leis ou regulamentos que disciplinem a integração entre as diferentes modalidades de transporte coletivo no âmbito municipal.

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

A concessionária poderá recusar o transporte ao usuário quando, por sua conduta, comprometa de qualquer forma a segurança, o conforto e a tranquilidade dos demais passageiros.

A concessionária durante toda a jornada de operação deverá garantir a adequada prestação do serviço, em especial no que diz respeito à regularidade. O Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros deverá ser prestado com segurança e conforto, de conformidade com os parâmetros estabelecidos em Lei e no Edital.



Não faz parte do objeto desta concorrência a construção, conservação, administração, manutenção e exploração do Terminal Urbano de Transporte Coletivo do município e, também, a instalação, manutenção e exploração dos pontos de parada ao longo das vias e itinerários do serviço público de transporte coletivo urbano.

## **15. ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO**

O município de Curitiba-SC, na condição de Concedente considera o prévio conhecimento da metodologia de trabalho um item essencial, quer para a adequada prestação dos serviços, quer para o controle de custos e fiscalização da operação. Para tanto a concessionária deverá dispor a forma como vai organizar a execução dos serviços objeto desta licitação em sua proposta, estruturando-os da seguinte forma:

1. Administração;
2. Operação;
3. Manutenção;
4. Recursos.

## **16. METODOLOGIA DE TRABALHO**

### **16.1. ADMINISTRAÇÃO**

Consiste no conjunto de processos estabelecidos, descritos e operados com a finalidade de planejar, gerenciar e realizar a administração, arrecadação e Atendimento ao Passageiro.

Principais procedimentos de administração, arrecadação e Atendimento ao Passageiro:

- a) Seleção de Pessoal;
- b) Treinamentos aplicados aos motoristas, cobradores e demais colaboradores;
- c) Administração de Pessoal;
- d) Atendimento ao Público nos Terminais;
- e) Sistema de Controle de Serviço Não Conforme;





- f) Controle das Atividades e Respectivos Resultados;
- g) Administração de Atendimento em Geral;
- h) Procedimentos de Cadastro de Passageiros;
- i) Rotinas de Venda de Passagens aos Usuários;
- j) Fechamento dos acertos de cobradores e motoristas.

## **16.2. OPERAÇÃO**

Consiste no conjunto de processos estabelecidos, descritos e operados com a finalidade planejar, gerenciar e realizar o transporte de passageiros.

Principais procedimentos de operação dos serviços a serem considerados:

- a) Programação de linhas;
- b) Escala de serviços dos operadores;
- c) Despacho da frota e seu controle ao longo do dia;
- d) Controle operacional das viagens em campo (fiscalização);
- e) Atendimento de ocorrências (acidentes e incidentes);
- f) Controle de desempenho da operação.
- g) Atendimento de Reclamações de Passageiros;
- h) Operação do Serviço de Retirada do carro (motorista);
- i) Operação do Serviço de Execução de Viagens (motorista);
- j) Operação do Serviço de Execução de Viagens (cobrador);

## **16.3. MANUTENÇÃO**

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

Principais procedimentos de manutenção da frota à serem considerados:

- a) Serviços de manutenção corretiva;
- b) Serviços de manutenção preventiva;



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

#### **16.4. RECURSOS**

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

##### **16.4.1. RECURSO PESSOAL**

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

##### **1. Estrutura organizacional:**

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

##### **2. Pessoal:**

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

##### **16.4.2. RECURSO MATERIAL E FROTA**

##### **1. 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, postos de serviços e postos de abastecimento (lavação, borracharia, lubrificação, funilaria e pintura);

#### **16.4.3. FROTA**

De conformidade com a Lei Complementar Municipal 104/2013, Art. 9º, VIII, serão aprovados para os Serviços Públicos de Transporte Coletivo veículos do tipo ônibus ou micro ônibus do tipo urbano, apropriados às características das vias e logradouros públicos do município, satisfazendo às condições de conforto, segurança e especificações, observadas as exigências do Código Nacional de Trânsito e as normas e padrões técnicos estabelecidos ABNT em vigor, e que apresentem laudo veicular expedido por empresa devidamente credenciada pelo INMETRO, quando expressamente exigido pelo Poder Concedente.

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

No caso de haver modificações na legislação, nas normas técnicas, ou mesmo, decorrente de evoluções tecnológicas de mercado, o Poder Concedente adequará às especificações. Considerando o que estabelece Norma Técnica ABNT NBR 15570:2008, serão admitidas para uso nos serviços regulares convencionais as classes de veículos definidos na mesma.

##### **a) Para o Serviço Regular Convencional:**



As Categorias e Classe aceitas na execução do Serviço Regular Convencional estão relacionadas no quadro a seguir:

**TABELA 1 - Veículos para o Serviço Regular Convencional**

| <b>Categoria</b> | <b>Classe</b>       | <b>Capacidade</b>  | <b>Fator de Equivalência</b> |
|------------------|---------------------|--|------------------------------|
| Categoria I      | Microônibus         | Entre 10 e 20 passageiros, exclusivamente sentados, incluindo área reservada para acomodação de cadeira ou cão-guia.   | 0,28                         |
| Categoria II     | Miniônibus          | Mínimo de passageiros 30, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia.  | 0,43                         |
|                  | Midiônibus          | Mínimo de 40 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia.  | 0,57                         |
| Categoria III    | Ônibus Básico       | Mínimo de 70 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia   | 1,00                         |
|                  | Ônibus Padron       | Mínimo de 80 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia.  | 1,14                         |
| Categoria IV     | Ônibus Articulado   | Mínimo de 100 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia. | 1,43                         |
|                  | Ônibus Biarticulado | Mínimo de 160 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia. | 2,28                         |

Nos horários de pico utiliza-se para dimensionamento da oferta de viagens a ocupação máxima de passageiros sentados, mais 05 (cinco) passageiros em pé por m<sup>2</sup>, durante um tempo máximo de 15 minutos. Em horários fora do pico, utiliza-se para dimensionamento uma ocupação máxima de 50% (cinquenta por cento) da capacidade máxima do veículo padrão. Durante a concessão, quando houver renovação de frota a mesma deverá atender o que dispuser o caderno de frota vigente.

O número inicial de veículos previsto para a execução do Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros do município de Curitiba-SC, no Serviço Regular Convencional, é de 12 (doze) veículos, incluindo os veículos destinados para reserva técnica.

A composição inicial deverá atender a seguinte distribuição:

**TABELA 2- QUANTIDADE DE VEÍCULOS**

| <b>Classe de Ônibus</b> | <b>Quantidade</b> |
|-------------------------|-------------------|
| Microônibus             | 00                |



|                     |           |
|---------------------|-----------|
| Miniônibus          | 00        |
| Midiônibus          | 12        |
| Ônibus Básico       | 00        |
| Ônibus Padron       | 00        |
| Ônibus Articulado   | 00        |
| Ônibus Biarticulado | 00        |
| <b>Total</b>        | <b>12</b> |

A frota a ser disponibilizada para uso exclusivo durante a concessão deverá ser composta de veículos em número suficiente para atender à demanda máxima de passageiros das linhas do sistema, mais a frota reserva, cuja quantidade deverá ser, de no máximo 15% e no mínimo de 10% (dez por cento) da frota operacional.

#### **16.4.4. CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS**

##### **1. DO TEMPO DE PERMANÊNCIA**

O tempo máximo de permanência admitido para cada veículo no sistema será de 10 anos, respeitada a idade média máxima de 07 (sete) anos para a frota vinculada à concessão.

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

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

- a) Plaquetas de identificação originais, fixadas nos equipamentos pelos respectivos fabricantes;
- b) Cópia do registro de Licenciamento do veículo;
- c) Laudo de Vistoria Veicular.

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



Esta substituição deverá ocorrer em conformidade com os prazos definidos no Edital e com o Plano de Renovação de Frota disposto na Proposta Financeira apresentada pela Concessionária.

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

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

#### **16.4.5. CADERNO DE FROTA**

Durante todo o prazo de concessão, será mantido Caderno de Frota que conterà as especificações técnicas e operacionais a serem consideradas na composição, substituição e ampliação da mesma.

### **16.5. INSTALAÇÕES, MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS**

#### **16.5.1. ESPECIFICAÇÃO DA GARAGEM E ÁREA DE ESTACIONAMENTO PROLONGADO**

A Garagem deverá ser própria e dispor de instalações comerciais, administrativas e de serviços. Inclui-se como serviços as áreas destinadas à manutenção, abastecimento, pátio de manobras e pátio de estacionamento de frota.

##### **1. INSTALAÇÕES**

A concessionária deverá dispor de toda estrutura necessária, tais como:

- a) Instalações Comerciais: a concessionária deverá manter escritório comercial, equipado e em condições de atendimento ao usuário, junto ao Terminal Urbano Central.
- b) Edificação Administrativa: a concessionária deverá manter escritório administrativo junto à Garagem, equipado e em condições de atendimento, inclusive à usuários, fornecedores, pessoal contratado,



colaboradores e fiscalização, abrangendo ainda os serviços de pessoal, estatística, financeiro, arrecadação, zeladoria, tráfego, treinamento, dentre outros que sejam necessários.

- i. A Garagem deverá dispor de área coberta com instalações para os serviços administrativos
- ii. Para efeito do dimensionamento desta área considera-se aceitável um valor unitário mínimo de 2,0 m<sup>2</sup> por veículo.
- iii. Edificação para o Funcionamento dos Serviços de Manutenção: a CONCESSIONÁRIA deverá manter instalação e equipamentos adequados para a manutenção preventiva e corretiva, abastecimento e lavação dos veículos da frota vinculada, sendo que as instalações de garagem no que se refere a oficina deverá abranger:
  - Oficina de manutenção preventiva e corretiva;
  - Almoxarifado;
  - Borracharia;
  - Lubrificação;
  - Posto de Lavação;
  - Posto de Abastecimento;
  - Pátio de Estacionamento da Frota de Veículos.

Todas as instalações necessárias que compõem a garagem, excetuando as instalações comerciais, quando for o caso, deverão estar num mesmo local.

As demais especificações e o dimensionamento constam no Anexo V Caderno de Especificações de Instalação e Aparelhamento.

## **16.6. PROGRAMAÇÃO OPERACIONAL**

A Programação da Operação de cada linha do Sistema de Transporte Público de Passageiros do município de Curitiba, considerado indispensável para o gerenciamento, execução e controle dos serviços públicos de transporte coletivo, compreende a Matriz de Programação da Operação, a Tabela de Serviço de cada veículo da frota operacional para



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

A Matriz de Programação 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 abaixo:

**TABELA 3 - MATRIZ DE PROGRAMAÇÃO OPERACIONAL**

| Ordem | Código da Linha | Denominação da Linha | Quantidade de Veículos por Tipo | Quantidade de Operadoras |            |
|-------|-----------------|----------------------|---------------------------------|--------------------------|------------|
|       |                 |                      |                                 | Motoristas               | Cobradores |
| 01    |                 |                      |                                 |                          |            |
| 02    |                 |                      |                                 |                          |            |

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

- a) Dia da semana;
- b) Identificação da tabela de serviço;
- c) Linha;
- d) Número de ordem da escala;
- e) Hora de saída da garagem ou local de estacionamento prolongado;
- f) Hora de início de viagem;
- g) Horário de término da viagem;
- h) Local de Saída ou Chegada (Itinerário, Terminal, Garagem ou Local de estacionamento prolongado);
- i) Intervalos de descanso da tripulação;
- j) Horário de rendição ou horário de recolhida à garagem ou local de estacionamento prolongado.

A Escala de Serviço de cada tripulação (motorista, cobrador (quando houver)) deverá conter:

- a) Dia da Semana;
- b) Identificação da Escala;
- c) Número da linha;
- d) Identificação da linha;





- e) Número do carro;
- f) Horário de início da jornada ou ponto de rendição;
- g) Horário de início das viagens;
- h) Horário de término das viagens;
- i) Intervalo de Descanso;
- j) Término da Jornada.

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

## **16.7. CRITÉRIOS E PROCEDIMENTOS PARA DIMENSIONAMENTO OPERACIONAL**

Os critérios e procedimentos para dimensionamento operacional constam em caderno acostado em anexo.

## **17. MODELO FUNCIONAL**

### **17.1. CONCEITO**

O Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros, dado a sua característica de serviço essencial, é um serviço público regulado em lei e regulamentado pelo Poder Concedente, vinculado aos princípios constitucionais da universalidade, do monopólio do Estado sobre a prestação dos serviços públicos, da modicidade tarifária e do equilíbrio econômico e financeiro do contrato de concessão entre outros que regem as relações entre o concessionário e o Poder Concedente.

Desse modo, considerando a necessidade de maximizar o uso dos recursos visando a redução de custos operacionais, dado que o foco é a modicidade tarifária e a qualidade dos serviços prestados, em face ao aumento de custos, principalmente de custos fixos, que é proporcional ao número de operadoras, assim como da necessidade de se assegurar a uniformidade no uso dos recursos, na qualidade dos serviços a serem prestados e na minimização da quilometragem improdutivo, fatos que encarecem o preço da tarifa, além do que estabelece a Lei Complementar Municipal nº 104 de 07 de Novembro de 2013 para todos os fins do presente Plano de Outorga, o sistema será exclusivo, único e indivisível.



Cumprindo com o que estabelece a legislação vigente, a viabilização e a manutenção de todos os atendimentos atuais, implica na licitação de lote único de linhas, abrangendo toda a área do município de Curitiba. Esta composição por ser constituída de linhas de maior e de menor demanda, minimiza os riscos da ocorrência de licitação deserta e conseqüente paralisação dos serviços, assim como evita disparidades no equilíbrio da relação oferta e demanda, na qualidade dos serviços prestados e os custos decorrentes do entrelaçamento econômico, fato decorrente quando da existência de mais de uma empresa operando numa mesma área.

Na concepção do modelo funcional proposto para o início de operação, a condição preponderante consiste em manter o nível de atendimento atualmente disponibilizado para os diversos bairros e polos geradores de viagens, por meio das linhas e da rede integrada instalada atualmente.

A forma de atendimento proposta neste Plano de Outorga, no entanto, difere em alguns casos da estrutura atual do SITC, em razão da aplicação dos processos de diâmetralização e racionalização que deverão ser implementados gradativamente, em conjunto com o Plano de Mobilidade Urbana a ser desenvolvido pelo município de Curitiba ao longo dos próximos anos, conforme exigência da Lei Federal nº 12.587, de 03 de Janeiro de 2012. Estas medidas objetivam diminuir os tempos de viagens, reduzir o número de transferências e permitir a readequação da oferta à demanda manifesta, de forma a atingir os objetivos propostos, principalmente no sentido de assegurar a modicidade tarifária.

A rede integrada é do tipo tronco-alimentador, orientada por eixos de transporte cuja abrangência decorre de uma faixa de acessibilidade média de 400 metros, cobrindo praticamente a totalidade da área urbana do município.

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. Inicialmente o atendimento do sistema viabilize a integração física, modal e tarifária.

A capacidade instalada, isto é, o número de lugares oferecidos, sentados e em pé, considerando os parâmetros inicialmente estabelecidos e tendo como ponto de partida a oferta atual, para um total de 3.054 partidas mensais e para uma capacidade média de 35 lugares sentados disponibilizados por viagem, totalizam 106.890 lugares/mês.



Acrescentando o número de passageiros em pé por m<sup>2</sup> admitido, a capacidade instalada sobe para 187.515 lugares disponibilizados por mês para um índice de ocupação de 3 pass/m<sup>2</sup> e para um índice de ocupação de 5 pass/m<sup>2</sup> o número de lugares ofertados é de 241.266.

Em termos diários a capacidade instalada é de 4.515 passageiros sentados e mais 5.676 passageiros em pé respeitado o limite por metro quadrado, o que corresponde a 10.191 lugares oferecidos em dias úteis.

A Taxa de Conforto que mede a relação entre capacidade instalada e o número de passageiros transportados atualmente, aponta um índice de 0,3722 passageiros por lugar, fato que indica que a oferta é suficiente para atender a uma população residente e flutuante da ordem de 38.890 habitantes.

#### **TABELA SERVIÇO REGULAR CONVENCIONAL**

| <b>DESCRIÇÃO</b>                            | <b>QUANTIDADE</b> |
|---|-------------------|
| Frota Operacional                           | 11 veículos       |
| Frota Reserva                               | 01 veículos       |
| Número de Linhas por Dia de Operação:       |                   |
| Dia Útil                                    | 05                |
| Sábado                                      | 02                |
| Domingo                                     | 01                |
| Empresas                                    | 01                |
| Oferta de Viagem (Dia Útil)                 | 129 viagens       |
| Número de Viagens do Sistema – Média Mensal | 3.054 viagens     |

#### **17.2. FROTA**

- a) Frota Operacional Mínima: 11 (onze) veículos;
- b) Frota Reserva Mínima: 01 (um) veículos;
- c) Frota Vinculada Mínima: 12 (doze) veículos.

Para todos os efeitos do presente Edital, exige-se uma frota alocada mínima, de 12 (doze) veículos do tipo ônibus urbano, com pelo menos 01 (um) veículo de reserva.

#### **QUADRO 1 – COMPOSIÇÃO DA FROTA PARA INÍCIO DA OPERAÇÃO**

| <b>Categoria</b> | <b>Classe</b> | <b>Quantidade de Veículos</b> |
|------------------|---------------|-------------------------------|
|------------------|---------------|-------------------------------|



|                                    |                     |               |
|------------------------------------|---------------------|---------------|
| Categoria I                        | Microônibus         | 00            |
| Categoria II                       | Miniônibus          | 00            |
|                                    | Midiônibus          | 12            |
| Categoria III                      | Ônibus Básico       | 00            |
|                                    | Ônibus Padron       | 00            |
| Categoria IV                       | Ônibus Articulado   | 00            |
|                                    | Ônibus Biarticulado | 00            |
| <b>Frota Vinculada Total</b>       |                     | <b>12</b>     |
| <b>Idade Média Máxima da Frota</b> |                     | <b>4 anos</b> |

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

Em face ao número de veículos da frota vinculada, a quantidade de veículos utilitários de apoio operacional, decorre da necessidade de se dispor de equipamentos auxiliares para execução das ações operacionais do tráfego, assim como de sua fiscalização e acompanhamento em campo, além de apoiar os trabalhos da manutenção e da administração. Portanto, admite-se o uso de no máximo 01 (um) veículo utilitário.

### **17.3. PERCURSO PROGRAMADO:**

O percurso programado mensal estimado para um mês típico de operação é de **28.798,09 km/mês**.

#### **QUADRO 2 – PERCURSO PROGRAMADO**

| Sistema Regular Convencional | Dias       | Percurso Programado Diário - Km |               |                 | Percurso Programado Anual - Km |                   |                   |
|------------------------------|------------|---------------------------------|---------------|-----------------|--------------------------------|-------------------|-------------------|
|                              |            | Ida                             | Volta         | Total           | Ida                            | Volta             | Total             |
| Dia Útil – Segunda a Sexta   | <b>253</b> | 746,00                          | 391,92        | <b>1.137,92</b> | 188.738,77                     | 99.155,33         | <b>287.894,10</b> |
| Sábado                       | <b>49</b>  | 448,68                          | 83,26         | <b>531,94</b>   | 21.985,45                      | 4.079,50          | <b>26.064,96</b>  |
| Domingo/Feriados             | <b>63</b>  | 240,67                          | 0             | <b>240,67</b>   | 15.161,96                      | 0,00              | <b>15.161,96</b>  |
| <b>Sub-Total</b>             | <b>365</b> | <b>1.435,35</b>                 | <b>475,17</b> | <b>1.910,53</b> | <b>225.886,18</b>              | <b>103.234,84</b> | <b>329.121,01</b> |

De maio de 2013 a abril de 2014



#### 17.4. QUILOMETRAGEM IMPRODUTIVA

A quilometragem improdutiva (morta/ociosa) máxima admissível no sistema é de 5% (cinco por cento).

#### 17.5. DEMANDA/PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

**QUADRO 4 - DEMANDA MENSAL**

| <b>Mês</b>                                       | <b>Passageiros Embarcado</b> |
|--|------------------------------|
| mai/13   | 39.785                       |
| jun/13   | 39.931                       |
| jul/13   | 42.481                       |
| ago/13   | 36.972                       |
| set/13   | 40.724                       |
| out/13   | 43.754                       |
| nov/13   | 39.476                       |
| dez/13   | 35.155                       |
| jan/14   | 39.785                       |
| fev/14   | 39.785                       |
| mar/14   | 39.785                       |
| abr/14   | 39.785                       |
| <b>Demanda Total dos Últimos 12 meses</b>        | <b>477.418</b>               |
| <b>Demanda Média Mensal dos últimos 12 Meses</b> | <b>39.785</b>                |

Demanda Mensal (média de 12 meses): O número de passageiros (equivalentes) transportados em média por mês é de aproximadamente 39.785 passageiros/mês.

#### 17.6. ÍNDICE DE PASSAGEIROS POR QUILOMETRO

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



percorrida neste mesmo período. Para o cálculo tarifário, utiliza-se o IPK equivalente, considerando o total mensal de passageiros equivalente, incluindo a quilometragem morta.

Índice de passageiros por quilometro equivalente (IPKeq) é de aproximadamente **1,3157** pas./km.

## **17.7. GESTÃO**

Incumbe ao Poder Concedente providenciar:

1. Implantação de sistema de indicadores e metas para monitorar a qualidade do serviço prestado pela nova concessionária;
2. Criação de um novo regulamento de Transporte Coletivo, com base nas diretrizes do modelo de prestação dos serviços estabelecidos no novo contrato e no Plano de Mobilidade a ser implantado;
3. Estruturação do Órgão Gestor do Transporte, visando a implementação das novas atividades de planejamento, gestão, fiscalização e controle dos serviços.
4. Implantar em conjunto com a concessionária uma Central de Controle Operacional e Monitoramento de Frota e Estações;
5. Implantar o Sistema de Atendimento ao Passageiro.

### **17.7.1. SISTEMA DE ATENDIMENTO AO PASSAGEIRO**

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

Caberá a Concessionária o desenvolvimento do projeto onde deverá demonstrar como realizará a implantação do SAP observando as diretrizes deste anexo.

O SAP compreende:



- a) Portal na Internet com a veiculação de informações 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 destinados a prestação dos serviços e de intenso fluxo de usuários e consumidores, para opinião voluntária dos usuários do Sistema;
- d) Sala de atendimento ao público.

### **17.7.2. SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA**

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 que forem apresentados na proposta deverão apresentar no momento da vistoria técnica a ser realizada pelo Poder Concedente, dispositivo validador embarcado.

O serviço de Transporte Coletivo Urbano e o Sistema de Bilhetagem Eletrônica de Curitiba 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 com o Sistema, no tocante à utilização do mesmo.

A Bilhetagem Eletrônica é de responsabilidade integral da Concessionária e deverá estar implantada pela mesma, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, contados a partir da data de assinatura do contrato de concessão.

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 as seguintes facilidades:

- a) Implantação de uma loja de emissão e recarga de cartões;
- b) Implantação de guichê para recarga de cartões no terminal;



- 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.

O Sistema de Bilhetagem Eletrônica consta especificado e detalhado em caderno próprio anexo ao Projeto Básico.

### **17.7.3. CENTRAL DE CONTROLE OPERACIONAL**

A Central de Controle Operacional deverá:

- a) Processar as informações, adotando os procedimentos em vigor no Órgão Gestor do serviço, especialmente os descritos no documento - Informações Que Deverão Ser Encaminhadas Ao Órgão Gestor Do Serviço;
- b) Manter interface com órgãos públicos, na busca de soluções conjuntas, pertinentes às ocorrências operacionais;
- c) Manter controle efetivo da distribuição da frota, registro de acidentes, incidentes, paralisações, adotando medidas operacionais voltadas à continuidade da operação;
- d) Manter controle de falhas nos terminais, acionando a manutenção através de procedimento específico;
- e) Manter registro das ocorrências operacionais, incluindo seus motivos, consequências e providências adotadas;
- f) Possuir equipamento de comunicação que permita a transmissão e recebimento de mensagens, sempre que necessário, entre os agentes responsáveis das linhas e terminais bem como as demais equipes de apoio operacional e de manutenção;
- g) Subsidiar o Sistema de Atendimento ao Passageiro, visando tratar uma possível reclamação, transformando-a em informação ao usuário;
- h) 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;





- i) O sistema deverá permitir a geração de relatórios estatísticos e gerenciais solicitados pelo Órgão Gestor do serviço, dentre eles:
  - o Horários das partidas programadas e realizadas, indicando se as mesmas ocorreram no horário programado, adiantadas ou atrasadas;
  - o Velocidade do veículo por linha e faixa horária;
  - o Linhas e veículos em circulação;
  - o Partidas atrasadas e canceladas, descrevendo os motivos;
  - o Estatísticas dos veículos que se envolveram em acidentes;
  - o Estatísticas das falhas registradas por veículo e por linha.

#### **17.7.4. SISTEMA DE VIGILÂNCIA DE FROTA**

O Sistema de Vigilância de Frota será implantado pela concessionária para permitir a coleta de imagens sobre o interior do veículo, quando em operação comercial de forma a gerar um ambiente de controle e vigilância que iniba a ocorrência de furtos, roubos, agressões, assédios e outros incidentes.

Deverá ser implantado mediante o uso de sistema analógico ou digital para a gravação de imagens em mídia digital ou arquivo, respectivamente, que serão registradas através de câmaras de filmagem estrategicamente posicionadas no interior do veículo.

Na formulação de sua proposta a proponente deverá desenvolver seu próprio sistema de monitoramento de frota e iniciar a operação exatamente na mesma data do início da operação dos ônibus.

#### **17.7.5. SISTEMA DE MONITORAMENTO DE FROTA**

O Sistema será implantado pela concessionária mediante o uso de equipamentos embarcados, instalados nos veículos, para registro de posição (coordenadas geográficas) ao longo do percurso, monitoramento de funções do veículo e transmissão de dados.

As informações coletadas e transmitidas deverão ser processadas na Central de Controle Operacional – CCO, cuja infraestrutura será fornecida pela Concessionária. De forma geral, os objetivos do Sistema de Monitoramento são:

1. Coleta de dados da operação da frota ao longo do trajeto das viagens;



2. Permitir análises operacionais, determinando ações sobre o despacho das viagens e sobre a condução dos veículos em trajeto de tal forma a garantir um padrão adequado de regularidade;
3. Consolidação do quadro geral da oferta do serviço por dia e período, no dia subsequente à operação, oferecendo indicadores de cumprimento de viagens, regularidade da operação, tempos de viagem e outros indicadores de oferta.

#### **17.7.6. DO SISTEMA DE CONTROLE DE DESEMPENHO E QUALIDADE DO SERVIÇO**

O Sistema de Controle de Desempenho e Qualidade do Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros do município de Curitiba constitui elemento de gestão dos serviços e da relação contratual estabelecida com a concessionária, tendo como objetivos:

- a) Fixar os principais indicadores físicos, operacionais e tarifários que permitem a avaliação e acompanhamento do desempenho do sistema de transporte público coletivo;
- b) Apurar através de um conjunto de indicadores, o grau de qualidade do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, permitindo a orientação de ações operacionais e de planejamento para a superação das principais deficiências observadas;
- c) Apurar o desempenho do Sistema de Transporte Público e da Concessionária do Serviço em cada período, mediante a transformação dos valores obtidos dos vários indicadores em uma nota de referência, de fácil identificação e acompanhamento;
- d) Estimular a melhoria contínua dos serviços por parte da concessionária;
- e) Servir de processo e parâmetro para a avaliação da qualidade do serviço para gestão do contrato.

O presente sistema baseia-se num conjunto de indicadores físicos e operacionais tarifários obtidos na forma como estabelece a NBR 12250:1990. Os índices de desempenho utilizados na análise servem de parâmetros programados, medidos ou calculados e servem para auferir o funcionamento satisfatório ou não do sistema.



A implantação e a operação do Sistema de Controle da Qualidade do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Curitiba serão realizadas pelo município, através do Poder Concedente, a quem caberá também, a definição detalhada da metodologia a ser empregada na definição da nota de referência a ser atribuída ao serviço da concessionária e ao sistema.

A Concessionária fica obrigada a fornecer todas as informações físicas, operacionais e tarifárias decorrentes da operação do serviço e que forem requeridas pelo Poder Concedente e ou permitir o acesso ao banco de dados gerado pelo sistema de controle da operação.

A responsabilidade pelas ações corretivas destinadas a melhorar o desempenho do sistema de transporte público serão direcionadas de acordo com a competência das partes envolvidas.

O Sistema de Controle de Desempenho e Qualidade do serviço consta especificado e detalhado em caderno próprio, anexo ao Projeto Básico.

## **17.8. PADRÕES REFERENCIAIS PARA O TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS**

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

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

**QUADRO 9 – PADRÕES DE QUALIDADE PARA O TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS**

| <b>Fatores</b>            | <b>Parâmetros de Avaliação</b>   | <b>Bom</b>   | <b>Regular</b>  | <b>Ruim</b>    |
|---------------------------|--|--------------|-----------------|----------------|
| Acessibilidade            | Distância de caminhada no início e no fim da viagem (m)  | < 300        | 300 – 500       | > 500          |
|                           | Declividade dos percursos não exagerada por grandes distâncias, passeios revestidos e em bom estado, segurança na travessia das ruas, iluminação noturna, etc. | Satisfatório | Deixa a desejar | Insatisfatório |
| Frequência de Atendimento | Intervalo entre atendimentos (minutos)   | < 15         | 15 – 30         | > 30           |
| Tempo de Viagem           | Relação entre o tempo de viagem por ônibus e por carro   | < 1,5        | 1,5 – 2,5       | > 2,5          |



|                                      |  |                                 |                                   |                  |
|--------------------------------------|--|---------------------------------|-----------------------------------|------------------|
| Lotação                              | Taxa de Passageiros em Pé (pass/m <sup>2</sup> )   | < 2,5                           | 2,5 – 5,0                         | > 5,0            |
| Confiabilidade                       | Viagens não realizadas ou realizadas com adiantamento maior que 3 min ou atraso acima de 5 min (%) | < 1,0                           | 1,0 – 3,0                         | > 3,0            |
| Segurança                            | Índice de Acidentes  | < 1,0                           | 1,0 – 2,0                         | > 2,0            |
| Características dos Ônibus           | Idade e estado de conservação  | Menos de 5 anos e em bom estado | Entre 5 e 10 anos e em bom estado | Outras situações |
|                                      | Número de portas e largura do corredor   | 3 portas e corredor largo       | 2 portas e corredor largo         | Outras situações |
|                                      | Altura dos degraus, sobretudo do primeiro  | Pequena                         | Deixa a desejar                   | Grande           |
|                                      | Aparência  | Satisfatória                    | Deixa a desejar                   | Insatisfatória   |
| Características dos pontos de parada | Sinalização  | Em todos                        | Falta em alguns                   | Falta em muitos  |
|                                      | Cobertura  | Na maioria                      | Falta em muitos                   | Em poucos        |
| Características dos pontos de parada | Banco para sentar  | Na maioria                      | Falta em muitos                   | Em poucos        |
|                                      | Aparência  | Satisfatória                    | Deixa a desejar                   | Insatisfatória   |
| Sistema de Informações               | Folhetos com itinerários e horários disponíveis  | Sim                             | Sim, porém precário               | Não existem      |
|                                      | Informações adequadas nas paradas  | Sim                             | Sim, porém precário               | Não existem      |
|                                      | Informações e reclamações (pessoalmente ou por telefone)   | Sim                             | Sim, porém precário               | Não existem      |
| Conectividade                        | Transbordos (%)  | < 15                            | 15 - 30                           | > 30             |
|                                      | Integração Física  | Sim                             | Sim, porém precária               | Não existe       |
|                                      | Integração Tarifária   | Sim                             | Não                               | Não              |
|                                      | Tempo de espera nos transbordos (min)  | < 15                            | 10 - 30                           | > 30             |
| Comportamento                        | Motoristas dirigindo com habilidade e cuidados   | Satisfatório                    | Deixa a desejar                   | Insatisfatório   |
|                                      | Motoristas e cobradores prestativos e educados   | Satisfatório                    | Deixa a desejar                   | Insatisfatório   |
| Estado das vias                      | Vias pavimentadas e sem buracos, lombadas e valetas e com sinalização adequada                     | Satisfatório                    | Deixa a desejar                   | Insatisfatório   |

Fonte: FERRAZ A. C. P. e TORRES I. G. E. (2004), Transporte Público Urbano. 2 ed. São Carlos: RiMa, 428 p



## **18. DAS COMPETÊNCIAS E ENCARGOS DO PODER CONCEDENTE**

### **18.1. COMPETÊNCIAS DO MUNICÍPIO**

São diretrizes para regulamentar a prestação dos serviços, as quais devem ser observadas pelo Município, nos termos do art. 3º, da Lei Complementar Municipal nº 104, de 07 de novembro de 2013:

1. Articulação com as políticas de desenvolvimento urbano da cidade definidas no Plano Diretor;
2. Planejamento e manutenção da estrutura de rede única de transporte coletivo, com ampla integração entre os serviços;
3. Amplo acesso à cidade, observado os princípios definidos na legislação relativos à acessibilidade universal, nas linhas regulares, através de veículos adaptados;
4. Estímulo à adoção do transporte coletivo como meio preferencial para o deslocamento motorizado na área urbana do Município;
5. Priorização da circulação de veículos de transporte coletivo em relação ao tráfego dos demais veículos motorizados de forma a possibilitar melhor equidade no uso do espaço urbano, para redução do tempo de viagem, maior conforto, segurança, bem como menores custos operacionais;
6. Disponibilidade aos usuários de informações atualizadas para o uso do serviço de forma permanente;
7. Adoção de soluções de responsabilidade social e ambiental na prestação do serviço;
8. Aprimoramento contínuo e atualização das técnicas utilizadas no processo de prestação do serviço de transporte público, apoiado, tanto na aquisição de conhecimento, como no desenvolvimento de estudos e pesquisas próprias;
9. Garantir a ampliação continuada aos serviços, visando atender áreas não contempladas com o transporte coletivo de passageiros;
10. No exercício das competências relativas ao Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, o Município poderá celebrar convênios, contratos e outros instrumentos legais com entes públicos ou privados, visando à cooperação técnica.



## **18.2. DOS ENCARGOS DA CONCESSIONÁRIA**

Constitui obrigação da concessionária prestar o serviço de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições contidas, nesta Lei, na legislação federal, nos regulamentos operacionais, no edital e respectivo contrato, e, em especial:

1. prestar todas as informações solicitadas ao Poder Público;
2. cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança das tarifas;
3. operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pela legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pelo concessionário e o Município de Curitiba;
4. utilizar veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares pertinentes;
5. promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhora da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente;
6. efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e societária, levantando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, observando normas contábeis geralmente aceitas, aplicadas a plano de contas e modelos estabelecidos pelo Município de modo a possibilitar a fiscalização respectiva;
7. liberar acesso à fiscalização do Município, em qualquer época, aos equipamentos e instalações vinculados ao serviço;
8. adequar a frota às necessidades do serviço, de acordo com o estabelecido pelo Poder Executivo;
9. garantir a segurança e a integridade física dos usuários, com serviço especial e prioritário de transporte para pessoas portadoras de necessidades especiais, idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, gestantes, lactantes e pessoas acompanhadas por crianças de colo, nos termos da Lei Federal nº 10.048, de 08 de novembro de 2000.



10. assumir os custos de manutenção dos terminais, incluindo serviços de limpeza, conservação, reparos, reformas e construção de abrigos cobertos para os usuários do serviço de transporte coletivo;
11. manter plena regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas, durante a vigência da concessão;
12. assegurar atendimento adequado em razão de modificações da cidade ao longo do prazo de vigência da concessão;
13. manter seguro de responsabilidade civil para cobrir eventuais prejuízos causados a usuários e a terceiros em geral.

### **18.3. DO FORNECIMENTO DE INFORMAÇÕES AO PODER CONCEDENTE**

Caberá a Concessionária fornecer todas as informações ao Órgão Gestor, conforme consta do Anexo IV - Informações que deverão ser encaminhadas ao Órgão Gestor, bem como dos prazos ali estabelecidos.

### **18.4. 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, nos termos em que determina a Lei Complementar Municipal nº 104/2013, art. 10, Parágrafo Único.

### **18.5. 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.

### **18.6. O PESSOAL DE OPERAÇÃO EM CONTATO COM O PÚBLICO DEVERÁ:**

1. 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;



2. Conduzir-se com atenção e urbanidade;
3. Prestar informações e atender as reclamações dos usuários;
4. Apresentar-se corretamente uniformizado e identificado;
5. Prestar socorro aos usuários, em caso de acidente ou mal súbito;
6. Diligenciar a obtenção de transporte para os usuários, em caso de interrupção de viagem;
7. 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;
8. Facilitar o embarque e desembarque de passageiros, especialmente crianças, gestantes, pessoas idosas, obesos e deficientes;
9. Cumprir e orientar a proibição de fumar no interior dos veículos;
10. Abster-se de ingerir bebidas alcoólicas e fazer uso de substâncias tóxicas antes ou durante a jornada de trabalho;
11. Manter a ordem no interior do veículo;
12. Impedir atividade de vendedor ambulante ou mendicância no interior do veículo;
13. Preencher corretamente todo e qualquer documento solicitado pelo Poder Concedente, desde que autorizado pela Concessionária;
14. Fazer respeitar os espaços reservados para idosos, gestantes, pessoas com crianças de colo, deficientes físicos e pessoas obesas;
15. Prestar ao passageiro, quando solicitado, todas as informações relativas aos serviços;
16. Cumprir as normas fixadas neste Edital, relativas à execução dos serviços.

**18.7. CONSTITUEM DEVERES DOS MOTORISTAS, SEM PREJUÍZO DAS OBRIGAÇÕES DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO:**

1. Respeitar os horários, itinerários e pontos de parada;
2. Dirigir o veículo de modo a não prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros;





3. Manter-se em velocidade compatível com o estado das vias, respeitando os limites legais e as determinações do Poder Concedente;
4. Movimentar o veículo somente com as portas fechadas e abri-las somente com o veículo parado;
5. Evitar freadas bruscas e outras situações propícias a acidentes;
6. Zelar pela boa ordem no interior do veículo;
7. Prestar os esclarecimentos solicitados pelos agentes de fiscalização e pesquisadores do Poder Concedente;
8. Evitar conversação regular com os usuários com o veículo em movimento, salvo em se tratando de solicitação de informações;
9. Abastecer o veículo somente quando fora de operação regular;
10. Atender aos sinais de parada, nos pontos estabelecidos;
11. Embarcar e desembarcar passageiros apenas nos pontos estabelecidos;
12. Manter no veículo todos os documentos exigidos;
13. 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;
14. Não fumar no interior do veículo;
15. Não ingerir bebida alcoólica em serviço, nos intervalos da jornada, ou antes, de entrar em serviço;
16. Recolher o veículo à garagem, quando ocorrer indícios de defeito mecânico que possa pôr em risco a segurança dos passageiros ou de terceiros;
17. Providenciar imediatamente limpeza do veículo quando necessário;
18. Não permitir, salvo nos casos autorizados na legislação, a viagem de qualquer pessoa sem o devido pagamento, buscando auxílio policial quando necessário;
19. Não portar, em serviço, arma de qualquer natureza.

#### **18.8. CONSTITUEM DEVERES DOS COBRADORES, QUANDO EXISTENTES:**

1. Cobrar o correto valor da tarifa;



2. Manter em reserva moeda suficiente para restituição do troco devido;
3. Não fumar no interior do veículo, nem permitir que passageiros o faça;
4. Colaborar com o motorista em tudo que diga respeito à comodidade e segurança dos passageiros e regularidades da viagem;
5. Preencher corretamente os documentos de viagem de sua responsabilidade;
6. Não portar, em serviço, arma qualquer natureza;
7. Esclarecer polidamente aos usuários sobre horários, itinerários, preço de passagem e demais assuntos correlatos;
8. Não abandonar o veículo, quando parado para embarque e desembarque de passageiros;
9. Prestar a fiscalização os esclarecimentos que lhe forem solicitados;
10. Exibir à fiscalização, sempre que lhe for solicitado, os documentos que lhe forem exigidos por lei, neste Regulamento e em outras normas;
11. Auxiliar o motorista nos atos de manobra ou transbordo dos passageiros;
12. Não ingerir bebida alcoólica em serviço, nos intervalos da jornada, ou antes, de entrar em serviço.

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

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

#### **18.9. 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:

1. 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).



2. Somente poderão ser admitidas para trabalhar no sistema pessoas que, de acordo com a sua função, tenham frequentado cursos preparatórios de direção defensiva, legislação de trânsito, primeiros socorros, relações humanas ou outros que venham a ser exigidos por Lei.
  - f) Aos profissionais que prestam serviço atualmente no Sistema, será concedido um prazo de 6 (seis) meses para o cumprimento desta determinação, após a assinatura do contrato de concessão.
3. O emprego ou não da função de cobrador, ficará a critério da Licitante.

## **19. DA TERCEIRIZAÇÃO DOS SERVIÇOS**

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

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

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

## **20. DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS**

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

I - receber o serviço adequado, nos termos do art.6º da Lei Nº 8.987, de 13 de Fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e



IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis N<sup>os</sup> 10.048, de 8 de novembro de 2000 e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

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

I - seus direitos e responsabilidades;

II – os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III – os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Ainda no Cap. IV, Art. 10 da Lei Complementar Municipal nº 104/2013, são direitos dos usuários:

I - Receber serviço Adequado

II - ser transportado com segurança, conforto e higiene nas linhas e itinerários fixados pelo Município, em velocidade compatível com as normas legais;

III - ser tratado com urbanidade e respeito pelo concessionário, através de seus prepostos e funcionários, bem como pela fiscalização do Município;

IV - usufruir do transporte coletivo com regularidade de itinerário e frequência de viagens compatíveis com a demanda do serviço;

V - ter acesso fácil e permanente às informações sobre o itinerário, horário e outros dados pertinentes à operacionalização do serviço;

VI - receber do poder concedente e da concessionária informações para defesa de seus interesses individuais ou coletivos

VI - pagar as tarifas estabelecidas pelo Município;

VII - zelar e não danificar os veículos e equipamentos utilizados para prestação do serviço;

De conformidade com o previsto no presente Plano de Outorga e no Art. 10, Parágrafo Único da Lei Complementar Municipal Nº 104/2013, a Empresa Concessionária instituirá Serviço de Atendimento ao Passageiro (SAP), para consultas, sugestões e reclamações dos usuários, objetivando o aperfeiçoamento dos serviços, em conformidade com o item **15.7.1**.

Aos usuários será garantida a continuidade de sua viagem através da utilização dos veículos alocados no serviço de transporte coletivo, 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 deverá 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.

## **21. MODELO DE REMUNERAÇÃO**

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

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

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

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

Os novos conceitos de política tarifária egressa dos recentes modelos de Concessão brasileiros, orientados pela legislação federal, em especial pela Lei Federal Nº



8.987/95 e alterações e mais próximo, os modelos de Concessão patrocinada nos moldes das Parcerias Público Privadas - PPP e agora recentemente pela Lei da Mobilidade, modificaram o arcabouço desta questão.

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

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

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

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

Por sua vez, o equilíbrio econômico-financeiro está associado ao plano de negócios formulado pela concessionária e apresentado em sua proposta comercial.

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

Nestas circunstâncias, não há mais uma planilha orçamentária, mas um plano de negócios representado em um fluxo de caixa. O fluxo de caixa apresenta em períodos adotados a apropriação das receitas, custos e investimentos da Concessão, retratando, assim, o histórico financeiro das atividades da Concessionária. Como resultado, há a indicação da Taxa Interna de Retorno (TIR) e do Valor Presente Líquido (VPL) resultante de



sua proposta, que representa os indicadores de remuneração pretendida por realizar os investimentos necessários à prestação dos serviços.

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

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

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

## **22. REMUNERAÇÃO**

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

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

Os preços das Tarifas Públicas aplicadas às linhas, bem como suas variações em decorrência do meio de pagamento considerarão a aplicação dos multiplicadores fixados de conformidade com a legislação vigente, sobre o valor da Tarifa de Remuneração, cujos parâmetros atualmente são dados por:





**QUADRO - FATOR MULTIPLICADOR PARA SERVIÇO REGULAR CONVENCIONAL**

| <b>MODALIDADE</b> | <b>FORMA DE PAGAMENTO</b>                               | <b>FATOR MULTIPLICADOR</b> |
|-------------------|---|----------------------------|
| TARIFA            | Sistema de Bilhetagem Eletrônica – Pagamento Antecipado | 1,00                       |
| TARIFA            | Pagamento em Espécie a Bordo                            | Máx. 1,20                  |

Para efeitos do pagamento em espécie a bordo do veículo, considera-se como multiplicador máximo 1,2 (um inteiro e 2 décimos). O intervalo de ocorrência deste multiplicador será condicionado à política tarifária, de modo a preservar a modicidade da tarifa pública.

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

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

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

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

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

É vedada à Concessionária a cobrança de Tarifas Públicas com preços superiores aos valores decretados. É facultado à concessionária, por sua conta e risco, praticar preços promocionais para a tarifa pública.

**QUADRO 11 – MATRIZ – FATOR MULTIPLICADOR**

| <b>DEMANDA MANIFESTA</b> | <b>VARIÁVEL</b> | <b>TARIFA PÚBLICA DENOMINAÇÃO</b> | <b>COEFICIENTE MULTIPLICADOR</b> | <b>VARIÁVEL DE REFERÊNCIA</b> | <b>TARIFA PÚBLICA</b> |
|--------------------------|-----------------|-----------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|-----------------------|
|--------------------------|-----------------|-----------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|-----------------------|





|       |       |                                  |           |       |                      |
|-------|-------|----------------------------------|-----------|-------|----------------------|
| $d_1$ | $x_1$ | Sistema de Bilhetagem Eletrônica | 1,0       | $x_1$ | $1,0 \cdot x_1$      |
| $d_2$ | $x_2$ | Embarcada em Espécie             | Máx. 1,20 | $x_2$ | $\leq 1,2 \cdot x_1$ |

Do Quadro 11 deduz-se a seguinte expressão:

$$\sum_{i=1}^2 d_i x_i = D.T_r \quad (1)$$

Isto é;

$$d_1 x_1 + d_2 x_2 = D.T_r \quad (2)$$

Onde:

$d_i$  = Demanda manifesta da Tarifa Pública  $x_i, i = 1, 2$ .

$x_i$  = Tarifa Pública,  $i=1, 2$ .

D = Demanda Manifesta Equivalente.

$T_r$  = Tarifa de Remuneração.

No que resulta na seguinte expressão objetiva:

$$F(u) = d_1 x_1 + d_2 x_2 \quad (3)$$

A função objetivo:

$$F(u) = \sum_{i=1}^2 d_i x_i \quad (4)$$

Sujeita as seguintes restrições:

$$x_2 \leq 1,20 x_1$$

$$x_1, x_2, > 0$$

$$F(u) = D.T_r$$

Considerando que o valor da variável  $x_2$  deve ser tal que coincida com a disponibilidade de moeda divisionária, uma vez solucionada a função objetiva (4), a mesma



deverá ser ajustada e o reflexo do ajuste, a maior ou a menor, desde que respeitada a restrição imposta  $(x_2 \leq 1,20x_1)$ , se houver, repassada para o valor da variável  $x_1$ .

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

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

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

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

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

## **22.1 DOS DESCONTOS E GRATUIDADES**

As isenções parciais e as gratuidades são aquelas previstas na Legislação Municipal vigente, bem como a prevista na Constituição da República Federativa do Brasil, Art. 230º, §2º.

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

Na forma do art. 8º, §2º da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, o município deverá divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.



## **22.2 DAS GRATUIDADES**

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

1. Crianças atendidas em Centros de Educação Infantil do Município de Curitiba, cujas famílias possuem renda familiar menor que dois salários mínimos, (Art, 1º, da Lei Municipal Nº 4552/2010);
2. Idosos com idade igual ou superior a 65 (sessenta e cinco) anos – estabelecida pela Lei Federal Nº 10.741/2003 em seu Cap. X, Art. 39º, e pelo Art. 230º, § 2º da Constituição da República Federativa do Brasil e art. 194, §2º da Lei Orgânica do Município;

A Concessionária deverá implantar sistemas de controle das gratuidades.

## **22.3 FONTES DE RECEITA**

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

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

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

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

A diferença a maior chama-se superávit. Ao longo do prazo de Concessão, poderão surgir outras oportunidades para constituição de receitas complementares.



## **22.4 TARIFA**

A tarifa pública do Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Curitiba poderá ser comum ou especial. A tarifa pública comum é o padrão do sistema de transporte coletivo, instituída, de modo geral, para os serviços regulares.

### **22.4.1 TARIFA PÚBLICA**

O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante (Art. 9º, §2º da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012).

### **22.4.2 TARIFA DE REMUNERAÇÃO**

A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador. custo dos serviços (Art. 9º, §1º da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012).

## **23. GESTÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA**

A tarifa deverá ser reajustada periodicamente, com o objetivo de ajustá-la às variações da conjuntura setorial da economia dos transportes, visando permitir a justa remuneração do capital, o melhoramento e a expansão dos serviços e assegurando o equilíbrio econômico-financeiro (§3º e §4º do Art. 9º da Lei Federal nº 8.987).

O processo de revisão tarifária periódica tem como principal objetivo analisar, após um período previamente definido no contrato de concessão o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

Destaca-se que enquanto nos reajustes tarifários anuais o valor tarifário é reajustado com base em índices setoriais e de mercado, no momento da revisão tarifária periódica são calculadas a receita necessária para cobertura dos custos operacionais eficientes e a remuneração adequada sobre os investimentos realizados.



## 23.1 REAJUSTE E REVISÃO DA TARIFA

### 23.1.1 REAJUSTE

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

### 23.1.2 PRINCÍPIOS DO REAJUSTE TARIFÁRIO

- a) Obrigatoriedade anual;
- b) Procedimento simples;
- c) Avaliação objetiva pela variação da base global de preços considerando índices setoriais conhecidos, como:
  - i. Variação de salários;
  - ii. Variação do preço de combustível e material rodante;
  - iii. Variação dos preços de materiais automotivos;
  - iv. Variação do IPCA.

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

$$Indreaj = \frac{\sum_i^n \text{Variação}_i \times \text{Peso}_i}{\text{Variação IPKe}}$$

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

$$VT = \frac{(V1 \times P1 + V2 \times P2 + V3 \times P3 + V4 \times P4 + V5 \times P5)(1 - 0,5\%)}{VIPKe}$$

Onde:

VT: Índice de Variação Total dos fatores de correção;



V1: Índice de Variação do preço do Diesel;

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

V2: Índice de Variação média do preço de pneus;

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

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

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

V4: Índice de correção estabelecido no acordo coletivo;

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

V5: Índice inflacionário oficial adotado pelo Governo Federal;

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

0,5%: Percentual de desconto para compor a modicidade tarifária, de conformidade o item referente a Modicidade da Tarifa, integrante deste Plano de Outorga.

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

- 1 Descritivo dos **5 (cinco) fatores de correção** utilizados para a correção do custo/km médio final:
  - a) Diesel – variação do preço unitário do litro de Diesel, considerado o último valor de compra;
  - b) Rodagem – variação com o preço vinculado exclusivamente aos tipos de pneus utilizados em cada tipo de ônibus;
  - c) Acordo Coletivo – variação conforme convenção ou acordo coletivo da categoria profissional, com correção do valor absoluto da despesa referente a pessoal e vinculações.



- d) Ônibus – variação dos preços dos ônibus;
  - e) Índice Inflacionário Oficial, adotados pelo do Governo Federal – IPCA – Índice de Preços ao Consumidor Amplo, ou outro que venha a substituí-lo.
2. As participações iniciais dos insumos componentes da metodologia de cálculo do custo/km médio final (P1 a P5) inicialmente serão dadas pelo cálculo de P1; P2; P3; P4; P5.
3. Cálculo de Reajuste do valor da Tarifa é dado da seguinte forma:

$$TR = TR_v \times VT$$

Onde:

TR = Tarifa de Remuneração

$TR_v$  = Tarifa de Remuneração em Vigor

VT = Índice de variação Total dos fatores de correção

### **23.1.3 REVISÃO**

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

#### **23.1.3.1 PRINCÍPIOS DA REVISÃO TARIFÁRIA**

- a) Sem periodicidade definida, dependendo da ocorrência de eventos excepcionais;
- b) Procedimento detalhado;
- c) Atualização do estudo econômico-financeiro apresentado pela Concessionária, considerando os eventos ocorridos e projeção da situação futura.

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



- 1 Fluxo de caixa, com receitas, despesas e investimentos é calculado com valores correntes de cada ano considerando:
  - a) Os preços e coeficientes da proposta apresentada e aceita pelo município;
  - b) Os investimentos ocorridos após o início da operação dos serviços;
  - d) As receitas efetivas considerando a quantidade de passageiros e as Tarifas praticadas;
  - e) Os fatores de produção: frota, quilometragem e horas de operação realizadas;
  - f) Os valores são atualizados monetariamente para a data de cálculo;
2. Projetam-se os custos, as receitas e os investimentos futuros considerando uma avaliação de cenários.
3. Calcula-se a Taxa Interna de Retorno, que é comparada com aquela pretendida pelo concessionário, conforme proposta apresentada.
4. Define-se estratégias de gestão para obtenção do equilíbrio:
  - a) Aumento ou redução do valor real da Tarifa;
  - b) Ampliação ou redução dos investimentos pretendidos;
  - c) Ampliação dos serviços prestados ou adoção de soluções de maior racionalidade;
  - d) Desoneração de custos.

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

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

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

- a) alteração unilateral do Contrato.





- b) criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, conforme previsão legal.
- c) alteração significativa dos pesos correspondentes.

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

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

Nas revisões serão consideradas as seguintes fontes dos dados:

**a) Dados da operação**

- 1. Dados do acompanhamento estatístico;
- 2. Cadastro da frota e sua movimentação na vigência do Contrato;
- 3. Tabulação das escalas de trabalho dos motoristas e demais colaboradores.

**b) Dados de preços e salários**

- 1. Tabulação de amostra de notas fiscais de fornecimento de insumos enviado pela Concessionária;
- 2. Tabulação das notas fiscais de aquisição e cotação de preços de mercado dos veículos;
- 3. Tabulação das despesas centralizadas com o Sistema de Bilhetagem Eletrônica, Central de Gestão Operacional e Sistema de Monitoramento de Terminais e Estações, Central de Controle e Gestão Operacional, Sistema de Atendimento ao Passageiro;
- 4. Terminal e outros, com base nos registros contábeis da Concessionária;
- 5. Acordos Coletivos de Trabalho do período;
- 6. Informações da folha de pagamento de dezembro de cada ano;
- 7. Outras informações complementares.



**c) Coeficientes de consumo**

1. Revisão dos coeficientes de consumo inicialmente estabelecidos com base em estatísticas e afins;
2. Proposta apresentada pela Concessionária na Licitação que deu origem ao Contrato;
3. Cálculo específico do fator de utilização de motoristas ou condutores.

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

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

O histórico dos dados da Concessão é um ativo a ser mantido e valorizado pela Concessionária e pelo Poder Concedente ao longo do curso do Contrato de Concessão, de modo que a Concessionária e o Poder Concedente manterão Base de Dados atualizado, abrangendo:

- a) preço de insumos;
- b) coeficientes de consumo;
- c) parâmetros operacionais;
- d) demanda;
- e) produção quilométrica.

**23.2 MODICIDADE TARIFÁRIA**

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

Justifica-se o percentual de desconto ora considerado em face da obrigação de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade da empresa



concessionária aos usuários, em atendimento ao que dispõe do Art. 9º da Lei Federal nº 12.587/2012.

### 23.3 PLANILHA DE REFERÊNCIA

Os estudos foram realizados com base na Planilha de Cálculo Tarifário vigente, aprovada pelo Poder Concedente.

### 24. SÍNTESE DO SISTEMA

| <b>Município de Curitiba – Dados Gerais</b> |        |                 |
|---|--------|-----------------|
| Área Total do Município                     | 948,74 | km <sup>2</sup> |
| Área do Perímetro Urbano                    | 25,36  | km <sup>2</sup> |
| Área Urbana - Abrangência do Sistema        | 25,36  | km <sup>2</sup> |
| Infraestrutura Viária do Município          | 378,36 | km              |
| População Estimada do Município - IBGE/2013 | 38.890 | Hab.            |
| Fonte: www.ibge.gov.br                      |        |                 |

|           |                                       |
|-----------|---------------------------------------|
| <b>1.</b> | <b>Indicadores do Sistema Atual</b>   |
| 1.1       | Indicadores de Estrutura do Sistema   |
| 1.2       | Indicadores de Oferta de Transportes  |
| 1.3       | Indicadores de Desempenho Operacional |
| 1.4       | Indicadores de Eficiência             |
| 1.5       | Indicadores de Nível de Serviço       |
| 1.6       | Indicadores de Conveniência           |

|            |  |       |                 |
|------------|--|-------|-----------------|
| <b>1.1</b> | <b>Estrutura do Sistema</b>                        |       |                 |
| 1.1.1      | Abrangência:                                       |       |                 |
| 1.1.1.1    | Área Urbana (*):                                   | 22,64 | km <sup>2</sup> |
|            | (*) Área calculada com base na divisão de bairros. |       |                 |
| 1.1.2      | Área Servida:                                      | 25,36 | km <sup>2</sup> |
| 1.2.3      | Extensão da Rede de Itinerários:                   | 42,03 | km              |
| 1.1.4      | Vias Prioritárias:                                 | 42,03 | km              |
| 1.1.5      | Frota Urbana em Operação:                          | 11    | Veíc.           |
| 1.1.6      | Frota Operacional Reserva:                         | 01    | Veíc.           |
| 1.1.7      | Número de Empregados:                              | 26    | Empr.           |

|             |  |        |      |
|-------------|--|--------|------|
| <b>1.2.</b> | <b>Oferta de Transporte</b>                    |        |      |
| 1.2.1       | Extensão da Rede de Transportes (Itinerários): | 396,14 | km   |
| 1.2.2       | População Atendida:                            | 38.890 | Hab. |



|       |  |          |                       |
|-------|--|----------|-----------------------|
| 1.2.3 | Densidade da Rede – $D_R$ :  | 1,66     | km/km <sup>2</sup>    |
| 1.2.4 | Distribuição de Itinerários – $D_I$ :  | 0,0101   | km/hab.               |
| 1.2.5 | Índice de Utilização Quilométrica:   | 2.285,56 | km/veíc./mês          |
| 1.2.6 | Índice de Habitantes por Ônibus:   | 3.240    | Hab./<br>Veíc.        |
| 1.2.7 | Índice de Mobilidade em relação à Frota de veículos particulares cadastrados no Município: | 1,91     | hab./veíc. de passeio |
| 1.2.8 | Índice de Oferta – $I_O$ :   | 71,52%   |                       |

|             |   |  |              |
|-------------|---|--|--------------|
| <b>1.3.</b> | <b>Desempenho Operacional</b>   |  |              |
| 1.3.1       | Número de Viagens do Sistema - Média Mensal:  | 3.054  | viagens      |
| 1.3.2       | Número de Viagens do Sistema - Dia Útil:  | 129  | viagens      |
| 1.3.3       | Número de Lugares Sentados - Média Mensal:  | 106.890  | lugares      |
| 1.3.4       | Capacidade de Transporte do Sistema - Média Mensal - para um índice de ocupação máxima de 3 pas./m <sup>2</sup> | 187.515  | lugares      |
|             | Capacidade de Transporte do Sistema - Média Mensal - para um índice de ocupação máxima de 5 pas./m <sup>2</sup> | 241.266  | lugares      |
| 1.3.5       | Frequência Média em Dia Útil:   | 8,07   | viagens/hora |
| 1.3.6       | Quilometragem Produtiva – Média Mensal:   | 27.426,74  | km           |
| 1.3.7       | Quilometragem Produtiva – Dia Útil:   | 1137,92  | km           |
| 1.3.8       | Passageiros Transportados – Média Mensal:   | 39.785   | Pass.        |
| 1.3.9       | Passageiros Equivalentes Transportados – Média Mensal:  | 39.785   | Pass.        |
| 1.3.11      | Jornada Operacional em Dia Útil:  | 17:10  | horas        |
| 1.3.12      | Regime Operacional:   | 7 x 24 (Sete dias da semana x Vinte quatro horas diárias de trabalho) A garagem não fecha. |              |
| 1.3.13      | Velocidade Comercial Média:   | 22,5   | km/hora      |
| 1.3.14      | Índice de Passageiro por Quilômetro Equivalente (IPKe):   | 1,3157   | Pass./ km    |
| 1.3.15      | Índice de Conforto:   | 0,3722   | Pass./lugar  |
| 1.3.16      | Idade Média da Frota:   | 4  | anos         |

|             |                        |           |            |
|-------------|------------------------|-----------|------------|
| <b>1.4.</b> | <b>Eficiência</b>      |           |            |
| 1.4.1       | Percurso Médio Anual:  | 27.426,75 | km/veíc.   |
| 1.4.2       | Percurso Médio Mensal: | 2.285,56  | km/veíc.   |
| 1.4.3       | Índice de Empregados:  | 2,36      | Emp./veíc. |

|             |   |       |                 |
|-------------|---|-------|-----------------|
| <b>1.5.</b> | <b>Nível de Serviço</b>                               |       |                 |
| 1.5.1       | Lotação Média - Passageiros Transportados por Viagem: | 13,02 | Pass./<br>veíc. |
| 1.5.2       | Velocidade Comercial Média:                           | 22,5  | km/hora         |



|       |                            |        |                      |
|-------|----------------------------|--------|----------------------|
| 1.5.3 | Índice de Conforto:        | 0,3722 | Pass./lugar          |
| 1.5.4 | Índice de Ocupação Máxima: | 5      | Pass./m <sup>2</sup> |

|             |   |                 |                  |
|-------------|---|-----------------|------------------|
| <b>1.6.</b> | <b>Conveniência</b>   |                 |                  |
| 1.6.1       | Número de Estações/Terminais:   | 1               | unidades         |
| 1.6.2       | Número de Linhas:   | Dia de Operação | Número de linhas |
|             |   | Dia útil        | 5                |
|             |   | Sábado          | 2                |
|             |   | Domingo         | 1                |
| 1.6.3       | Atendimentos / Prolongamentos / Desvios:  | Dia de Operação | Quantidade       |
|             |   | Dia útil        | 23               |
|             |   | Sábado          | 9                |
|             |   | Domingo         | 0                |
| 1.6.4       | Faixa de Acessibilidade Média:  | 400             | metros           |
| 1.6.5       | Frota Operacional Reserva:  | 01              | Veíc.            |
| 1.6.6       | Frota Convencional - Leve:  | 12              | Veíc.            |
| 1.6.8       | Frota Operacional do Sistema:   | 11              | Veíc.            |
| 1.6.9       | Número de Veículos dotados de dispositivos de acessibilidade - Lei Federal nº 10.048/2000 e nº 10.098/2000: | 12              | Veíc./pass.      |
| 1.6.10      | Tarifa Pública:   |                 |                  |
|             | Embarcada   | 2,30            | R\$/pass.        |
|             | Antecipada  | 2,50            | R\$/pass.        |

Mapas acostados em anexo:

1. Estrutura Viária;
2. Divisão de Bairros;
3. Mapa Geral do Sistema;
4. Linhas do Sistema – Principais;
5. Faixa de Acessibilidade;
6. Setores Censitários.

## 25. TRIBUTOS

Os tributos incidentes sobre a receita dos serviços são: PIS (0%); COFINS (0%) desonerados com base na Lei Federal nº 12.860, de 11 de setembro de 2013; e ISS (2%). A base de cálculo para incidência do percentual de 2% de ISS e de 2% (dois por cento) para o



complemento dos encargos conforme Lei Federal nº 12.844/2013, será de 100% (cem por cento) do valor do faturamento.

## 26. CRITÉRIO PARA APURAÇÃO DA TAXA INTERNA DE RETORNO

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

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

$$CMPC = \frac{E}{(E + D)} r_E + \frac{D}{(E + D)} r_D$$

onde,

*CMPC* – Custo Médio Ponderado de Capital;

*E* – parcela de capital próprio;

*D* – parcela de capital de terceiros;

*r<sub>E</sub>* – custo do capital próprio;

*r<sub>D</sub>* – custo do capital de terceiros.

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

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

$$r_E = r_f + \beta(r_m - r_f) + r_B$$

onde,

*r<sub>E</sub>* – custo do capital próprio;

*r<sub>f</sub>* – taxa livre de risco;



$r_m$  – rendimento do mercado;

$r_B$  – taxa de risco Brasil;

$\beta$  – (beta) representa o risco sistemático do setor.

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

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

$$k_j = r_j + bp + fp$$

Onde,

$k_j$  – custo específico (ou nominal) dos vários tipos de financiamento a longo prazo;

$r_j$  - custo livre de risco de um dado tipo de financiamento;

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

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

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

A consolidação dos resultados obtidos está apresentada na tabela abaixo:



TABELA 4 - METODOLOGIA DE CÁLCULO DO CUSTO MÉDIO PONDERADO DE CAPITAL

CÁLCULO DO CUSTO MÉDIO PONDERADO DE CAPITAL  
 Referência: Abril/2014

| Remuneração do Capital - CMPC  |  |               |
|--|--|---------------|
| Composição do Capital  |  |               |
| E  | % Capital Próprio                                | 50%           |
| D  | % Capital de Terceiros                           | 50%           |
| (E + D)  | <b>Soma dos Capitais</b>                         | <b>100%</b>   |
| Custo de Capital de Terceiros - Nominal                                    |  |               |
| $r_D = (r_f + bp + fp) \times (1 - T)$                                     |  |               |
| $r_f$  | Taxa Livre de Risco                              | 4,59%         |
| $bp$   | Premio Risco do Negócio (business premium)       | 5,86%         |
| $fp$   | Premio pelo Risco Financeiro (financial premium) | 2,48%         |
| $T$  | Alíquota do Imposto de Renda                     | 34%           |
| $r_D$  | <b>Custo de Capital de Terceiros - Nominal</b>   | <b>8,53%</b>  |
| Custo de Capital Próprio - Nominal   |  |               |
| $r_E = r_f + \beta(r_m + r_f) + r_B$                                       |  |               |
| $r_f$  | Taxa Livre de Risco                              | 4,59%         |
| $\beta$  | Beta   | 0,71          |
| $r_m$  | Rendimento de Mercado                            | 10,65%        |
| $r_B$  | Taxa de Risco Brasil                             | 5,98%         |
| $T$  | Alíquota do Imposto de Renda                     | 34%           |
| $r_E$  | <b>Custo de Capital Próprio - Nominal</b>        | <b>14,87%</b> |
| Custo Médio Ponderado de Capital   |  |               |
| $CMPC = \left(\frac{E}{(E+D)}\right)r_E + \left(\frac{D}{(E+D)}\right)r_D$ |  |               |
|  | <b>CMPC - Nominal</b>                            | <b>11,70%</b> |
| $\pi$  | Inflação (EUA)                                   | 2,47%         |
|  | <b>CMPC - REAL</b>                               | <b>9,01%</b>  |

Nota:





|  |            |             |
|--|------------|-------------|
| EMBI+BR de 2014                                    | 248 pontos | 2,48% a.a.  |
| Rentabilidade Títulos Públicos EUA                 |            | 3,50% a.a.  |
| SELIC  |            | 10,65% a.a. |
| Retorno Esperado do Mercado - Maio/14, $\beta = 1$ |            | 16,90% a.a. |

Para todos os fins do presente Plano de Outorga, o percentual de 9,01% (nove inteiros e um centésimo) será considerado como indicador de viabilidade, isto é, a Taxa de Retorno resultante da Proposta Financeira da Licitante deverá ser maior ou igual a 9,01%. Caso contrário à mesma será considerada inviável.

## **27. ESPECIFICAÇÃO OPERACIONAL DO SERVIÇO**

### **27.1. APRESENTAÇÃO**

Apresenta-se neste anexo, o conjunto de informações detalhadas sobre as linhas do Sistema de Transporte Público de Passageiros do município de Curitiba (STPP Curitiba). Para cada linha são apresentados os dados operacionais básicos, como extensão, tempo de viagem do ciclo (tempo médio de percurso), extensão do percurso, quadro de horários, descrição dos itinerários e o correspondente mapa.

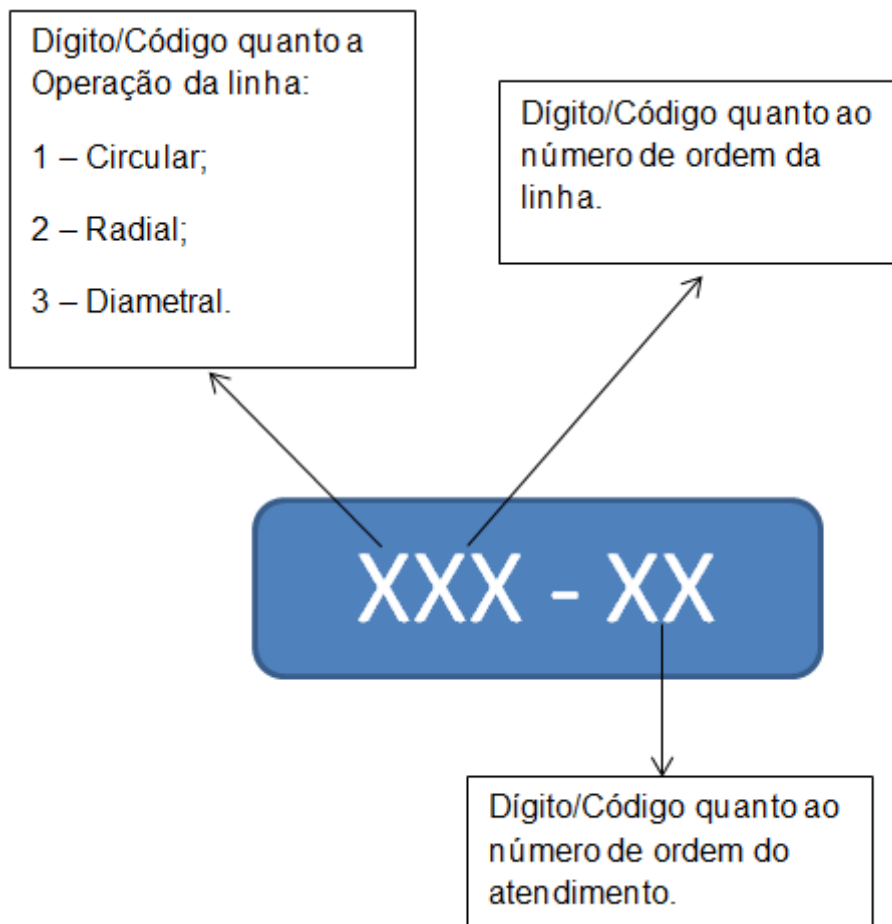
## **28. OFERTA DE TRANSPORTE**

### **28.1. REDE DE TRANSPORTE COLETIVO**

A modalidade de Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros **Regular Convencional** que compõe o Sistema Integrado é constituída pelas Linhas relacionadas no QUADRO 3, o qual apresenta a Relação Geral das Linhas Urbanas de Transporte Coletivo objeto da licitação, indicando o Código, Denominação e Operação da linha.

O critério definido para a codificação sugerida consta detalhado na IMAGEM - 1.

**IMAGEM - 1 CRITÉRIOS PARA DEFINIÇÃO DA CODIFICAÇÃO SUGERIDA**



**QUADRO 3 – RELAÇÃO DE LINHAS**

| Cód.   | Denominação Padrão      | Operação |
|--------|-------------------------|----------|
| 201-00 | São Luiz                | Circular |
| 107-00 | UFSC                    | Radial   |
| 108-00 | Getúlio Vargas          | Radial   |
| 221-00 | Nossa Senhora Aparecida | Circular |
| 222-00 | Distrito Industrial     | Radial   |

Os atendimentos complementares constam relacionados na ficha técnica de cada linha.

**29. EXTENSÃO DAS LINHAS**

As extensões das linhas do STPP de Curitiba constam apresentadas no QUADRO 4.



**QUADRO 4 – EXTENSÃO DAS LINHAS**

| Nº de Ordem | Linha  |                         | Extensão (km) |       |       |
|-------------|--------|-------------------------|---------------|-------|-------|
|             | Código | Denominação             | Ida           | Volta | Total |
| 1           | 201-00 | São Luiz                | 6,97          | -     | 6,97  |
| 2           | 107-00 | UFSC                    | 4,48          | 4,46  | 8,94  |
| 3           | 108-00 | Getúlio Vargas          | 8,10          | 7,25  | 15,35 |
| 4           | 221-00 | Nossa Senhora Aparecida | 8             | -     | 8     |
| 5           | 222-00 | Distrito Industrial     | 4,90          | 15,70 | 20,60 |

**30. VIAGENS**

A quantidade de viagens diárias e sua totalização mensal são indicadores de oferta que representam na sua função direta, a frequência de atendimento ao passageiro.

O sistema oferece para o Dia Útil conforme mostrado no QUADRO 5 um total de 129 partidas, de modo que em média, são realizadas 3.054 partidas (considerando um mês típico de 22 dias úteis, 4 sábados e 4 domingos). O QUADRO 6 apresenta a quantidade de viagens anuais.

**QUADRO 5 – QUANTIDADE DE VIAGENS DAS LINHAS URBANAS**

| Nº de Ordem   | Código | Denominação das Linhas  | Quantidade de Viagens |           |            |              |              |              |
|---------------|--------|-------------------------|-----------------------|-----------|------------|--------------|--------------|--------------|
|               |        |                         | Diário                |           |            | Mensal       |              |              |
|               |        |                         | Ida                   | Volta     | Total      | Ida          | Volta        | Total        |
| 1             | 201-00 | São Luiz                | 27                    | -         | 27         | 630          | -            | 630          |
| 2             | 107-00 | UFSC                    | 11                    | 11        | 22         | 242          | 242          | 484          |
| 3             | 108-00 | Getúlio Vargas          | 33                    | 24        | 57         | 862          | 572          | 1.434        |
| 4             | 221-00 | Nossa Senhora Aparecida | 5                     | -         | 5          | 110          | -            | 110          |
| 5             | 222-00 | Distrito Industrial     | 8                     | 10        | 18         | 176          | 220          | 396          |
| <b>Total:</b> |        |                         | <b>84</b>             | <b>45</b> | <b>129</b> | <b>2.020</b> | <b>1.034</b> | <b>3.054</b> |

**QUADRO 6 – VIAGENS PROGRAMADAS**

| Sistema Regular Convencional | Dias       | Viagens Programadas Diárias - Km |           |            | Viagens Programadas Anuais - Km |               |               |
|------------------------------|------------|----------------------------------|-----------|------------|---------------------------------|---------------|---------------|
|                              |            | Ida                              | Volta     | Total      | Ida                             | Volta         | Total         |
| Dia Útil – Segunda a Sexta   | 253        | 84                               | 45        | 129        | 21.252                          | 11.385        | 32.637        |
| Sábado                       | 49         | 31                               | 11        | 42         | 1.519                           | 539           | 2.058         |
| Domingo/Feriados             | 63         | 12                               | -         | 12         | 756                             | -             | 756           |
| <b>Sub-Total</b>             | <b>365</b> | <b>127</b>                       | <b>56</b> | <b>183</b> | <b>23.527</b>                   | <b>11.924</b> | <b>35.451</b> |

De maio de 2013 a abril 2014



### 31. PERCURSO MENSAL

O percurso mensal, expresso em km/mês, constitui-se um dos principais indicadores para a programação operacional e determinação dos custos do serviço oferecido. É obtido através do produto da extensão da linha pelo número de viagens programadas por mês. A quilometragem operacional programada não inclui percurso improdutivo, isto é, quilometragem morta e quilometragem ociosa por serem considerados como custo corrente.

As linhas de Curitiba possuem um percurso mensal para o apresentado no QUADRO 7 e QUADRO 8 para o percurso programado anual.

**QUADRO 7 – PERCURSO MENSAL**

| Nº de Ordem  | Núm.   | Denominação das Linhas  | Percurso Mensal  |                 |                  |
|--------------|--------|-------------------------|------------------|-----------------|------------------|
|              |        |                         | A/B              | B/A             | Total Mês        |
| 1            | 201-00 | São Luiz                | 5.853,30         | -               | 5.853,30         |
| 2            | 107-00 | UFSC                    | 1.037,98         | 1.035,16        | 2.073,15         |
| 3            | 108-00 | Getúlio Vargas          | 9.671,74         | 4.642,73        | 14.314,47        |
| 4            | 221-00 | Nossa Senhora Aparecida | 842,92           | -               | 842,92           |
| 5            | 222-00 | Distrito Industrial     | 1.417,90         | 2.925,00        | 4.342,91         |
| <b>Total</b> |        |                         | <b>18.823,84</b> | <b>8.602,90</b> | <b>27.426,75</b> |

**QUADRO 8 – PERCURSO PROGRAMADO**

| Sistema Regular Convencional | Dias       | Percurso Programado Diário - Km |               |                 | Percurso Programado Anual - Km |                   |                   |
|------------------------------|------------|---------------------------------|---------------|-----------------|--------------------------------|-------------------|-------------------|
|                              |            | Ida                             | Volta         | Total           | Ida                            | Volta             | Total             |
| Dia Útil – Segunda a Sexta   | <b>253</b> | 746,00                          | 391,92        | <b>1.137,92</b> | 188.738,77                     | 99.155,33         | <b>287.894,10</b> |
| Sábado                       | <b>49</b>  | 448,68                          | 83,26         | <b>531,94</b>   | 21.985,45                      | 4.079,50          | <b>26.064,96</b>  |
| Domingo/Feriados             | <b>63</b>  | 240,67                          | -             | <b>240,67</b>   | 15.161,96                      | -                 | <b>15.161,96</b>  |
| <b>Sub-Total</b>             | <b>365</b> | <b>1.435,35</b>                 | <b>475,17</b> | <b>1.910,53</b> | <b>225.886,18</b>              | <b>103.234,84</b> | <b>329.121,01</b> |

De maio de 2013 a abril de 2014

### 32. TEMPO DE VIAGEM

Tempo em minutos necessário para o veículo se deslocar entre seus pontos terminais, incluindo o tempo de parada no ponto Terminal de Origem, considerando o tempo de viagem Fora de Pico e no Pico. Para as Linhas do Município de Curitiba-SC, os tempos de viagem estão demonstrados no QUADRO 9.



**QUADRO 9 – TEMPO DE VIAGEM**

| Nº de Ordem  | Código | Denominação das Linhas  | Tempo Viagem (minutos) |              |              |              |
|--------------|--------|-------------------------|------------------------|--------------|--------------|--------------|
|              |        |                         | Fora do Pico           |              | Pico         |              |
|              |        |                         | A/B                    | B/A          | A/B          | B/A          |
| 1            | 201-00 | São Luiz                | 40                     | -            | 45           | -            |
| 2            | 107-00 | UFSC                    | 0                      | -            | 15           | 15           |
| 3            | 108-00 | Getúlio Vargas          | 30                     | 30           | 40           | 40           |
| 4            | 221-00 | Nossa Senhora Aparecida | -                      | -            | 30           | -            |
| 5            | 222-00 | Distrito Industrial     | 15                     | 15           | 20           | 20           |
| <b>Média</b> |        |                         | <b>28,33</b>           | <b>22,50</b> | <b>30,00</b> | <b>35,00</b> |

Curitiba, 19 de Abril de 2014

Comissão de Estruturação do Processo Licitatório do Transporte Coletivo.