

SEMTRAN – Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes

MINUTA DO PROJETO BÁSICO DE CONCESSÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO

Prefeitura Municipal de PORTO VELHO

Porto Velho, julho de 2018

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

1. Concepção do Sistema

O projeto operacional do sistema de transporte coletivo urbano do município de Porto Velho foi elaborado para servir como referência para o processo de concessão da operação dos serviços de transporte coletivo urbano do município. Para a sua elaboração foram realizados estudos para conhecer e analisar a operação atual do sistema. Estes estudos abrangem oferta, demanda, infraestrutura, frota, forma de apropriação dos custos e definição da tarifa de transporte coletivo.

O novo sistema de transporte coletivo urbano do município de Porto Velho foi concebido utilizando como referência o sistema atualmente em operação. As modificações sugeridas visam aprimorar o sistema atual, de forma a oferecer melhores serviços à população. A ideia do sistema proposto é que ele seja autossustentável, ou seja, que não precise receber nenhum subsídio do poder executivo para a sua manutenção. Com isso, quem deverá sustentar o sistema serão os próprios usuários que utilizam o serviço. É importante destacar que esta sustentabilidade econômica se refere à operação do Sistema pela futura Concessionária. Os investimentos em abrigos, estrutura viária, pontos de integração e demais serviços de infraestrutura correrão a cargo do Poder Público, promovendo melhorias e atratividades ao uso do transporte público.

Em um sistema de transporte coletivo de qualidade os usuários anseiam por horários mais frequentes, tempos de viagem reduzidos e paradas próximas dos locais de origem e destino. A organização dos itinerários deve ser de fácil compreensão para que os usuários possam saber quais linhas utilizar para chegar aos destinos com os quais ele não está familiarizado. Além disso, o sistema deve promover conforto e segurança, e ser acessível a toda população, inclusive aos portadores de necessidades especiais.

Para melhorar a qualidade do transporte é necessário uma rede de transporte e uma frota de veículos que atenda às necessidades de deslocamento da população. Também é necessário adotar novas tecnologias que facilitem a utilização do transporte coletivo pela população e o controle dos serviços pelos responsáveis pela operação e pela gestão do sistema.

Na elaboração do projeto operacional foram adotados os seguintes objetivos e diretrizes a seguir apresentados.

Objetivos:

- Redução dos tempos de viagens;
- Redução dos tempos de caminhada dos usuários;
- Redução dos tempos de espera nas paradas e integrações;
- Aumento da frequência de disponibilidade de horários nas linhas;
- Redução dos custos de transporte;
- Melhoria no nível de conforto e segurança para os usuários;
- Possibilitar o deslocamento por transporte coletivo à todas as pessoas dentro da área urbana do município;
- Tornar o sistema mais compreensivo para os usuários.

Diretrizes:

- Redução da superposição dos itinerários das linhas;
- Simplificação dos itinerários;
- Redução da quantidade de variantes das linhas;
- Adequação da tipologia da frota às necessidades de demanda das linhas;
- Adequação da frota em operação às exigências de acessibilidade universal;
- Melhorar a qualidade das paradas de ônibus, efetuar o estudo para implantação de estações estratégicas;
- Implantar passeios públicos adequados a portadores de necessidades especiais (piso regular, rebaixos no meio-fio, faixas de segurança, etc.);
- Atendimento de toda a área urbana do município pelo sistema de transporte coletivo;
- Implantação de sistemas de controle da operação para apoio à gestão e informação dos usuários – CCO.

Redução dos tempos de viagens das linhas tornando os itinerários mais diretos, implantando vias preferenciais para ônibus, dando prioridade dos veículos de transporte coletivo nas interseções semaforizadas e diminuindo os tempos de embarque e desembarque dos usuários.

2. Justificativa

Em atendimento à Lei Orgânica do Município de Porto Velho e a Lei Municipal nº 1.441/2001 que autorizam o Poder Executivo Municipal a promover a contratação de consórcio ou empresas especializadas em serviço de transporte coletivo urbano por meio de concessão pública, elaboramos o presente projeto básico conforme disposto nos artigos 6º, inciso IX e 7º, § 2º da Lei nº 8.666/1993 e artigo 18, incisos IV e VI, bem como pelo artigo 21 da Lei nº 8.987/1995.

Pela Lei Orgânica Municipal, é de competência privativa do município de Porto Velho conceder, permitir ou autorizar os serviços de transportes coletivos, fixando as respectivas tarifas; e definindo no Art. 7º, parágrafo 3º:

§3º - A concessão ou permissão dos serviços de transporte coletivo serão condicionados a:

I - justa tarifação de forma a remunerar o investimento da empresa concessionária do serviço;

II - contrapartida que assegure o bem-estar dos usuários quanto a horário, abrangência das linhas, conforto do veículo, capacidade de lotação, urbanidade no trato com os usuários e respeito às indicações do trânsito;

III - fixação, no interior de todas as unidades de transporte coletivo, de placas indicativas das leis municipais que garantam os direitos dos usuários, bem como os telefones para as devidas denúncias.

Também, a lei 1.441/2001 autoriza o Chefe do Poder Executivo Municipal a contratar, pelo regime de concessão, a prestação e exploração dos serviços de transporte coletivo de passageiros e dá outras providências, nas seguintes condições:

Art. 2º A concessão autorizada por esta lei deverá ser precedida de licitação e o contrato dela se originar terá prazo de vigência de 15 (quinze) anos podendo ser prorrogado por mais 05 (cinco) anos, desde que a empresa contratada venha prestando serviços considerados satisfatórios e adequados à população, nos termos e condições a serem previstas no edital.

(...)

§ 2º No instrumento convocatório da licitação, deverá o Município estabelecer as condições necessárias para assegurar o emprego para o contingente de trabalhadores vinculados à operação e manutenção, nas empresas atualmente responsáveis pela prestação do serviço a que se refere essa lei, de forma a minimizar, no Município, impacto social que possa vir a decorrer da substituição de empresas operadoras.

O atual cenário do transporte coletivo do município de Porto Velho, opera de forma precária através de contrato emergencial, e não atende as demandas necessárias de transporte coletivo urbano de passageiros. Destaca-se que dentre destas demandas existem inúmeros problemas nas rotas, como a sobreposição de linhas, ausência de fornecimento adequado de informações aos usuários (integração, informações de rotas e quadro de horários), dentre outros.

Visando o restabelecimento de um Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da cidade de Porto Velho, de forma a apresentar a satisfação dos usuários, eficiência, acessibilidade, higiene, segurança e modernidade, o novo sistema deve ser administrado, monitorado, coordenado e fiscalizado pela Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes – SEMTRAN, cujo Contrato Administrativo de Concessão Pública de

Transporte Coletivo Urbano de Passageiros será pelo prazo de 15 (quinze) anos, podendo ser prorrogado por mais 05 (cinco) anos, nos termos da Lei Municipal nº 1.441/2001.

O projeto básico de transporte coletivo urbano do município de Porto Velho tem como objetivo propor a reorganização dos serviços atualmente oferecidos à população visando oferecer serviços que atendam os desejos de deslocamento da comunidade, com boa qualidade e preços acessíveis. O sistema de transporte público do Município de Porto Velho é regulado e fiscalizado pela Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes - SEMTRAN.

Tendo em vista que o atual prestador dos serviços de transporte coletivo urbano possui um Termo de Concessão Precário Para Exploração de Transporte Coletivo Urbano nº 001/2016, e que este não garante a atual operação adequada do serviço, uma vez não garante ao Operador (Consórcio) a implementação ou o retorno dos investimentos que poderiam ser realizados, o qual se faz necessário o processo licitatório uma vez que, a partir deste, a vencedora terá garantias reais para investimentos em infraestrutura e equipamentos para melhor prestação do serviço de Transporte Coletivo para a população Porto Velho.

3. Objeto

O presente Projeto Básico tem como objeto a contratação de empresa ou um consórcio de empresas especializada em operação de serviço de transporte coletivo para atender a demanda de serviços de transporte coletivo urbano do perímetro de Porto Velho, na condição de Concessionária de serviço público de transporte coletivo urbano por tipo ônibus, através de itinerários e frequências de viagens detalhadas neste projeto básico.

A área de abrangência do sistema de transportes a ser licitado compreende as demandas de viagens urbanas por transporte coletivo no município de Porto Velho, envolvendo o território urbanizado da sede do município.

O serviço prestado deve alcançar a satisfação dos usuários, eficiência, acessibilidade, higiene, segurança e modernidade, para fins de evolução do sistema, sistema deverá ser administrado, monitorado, coordenado e fiscalizado pela Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes – SEMTRAN, cujo Contrato Administrativo de Concessão Pública de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros será pelo prazo de 15 (quinze) anos, podendo ser prorrogado por mais 05 (cinco) anos, nos termos da Lei Municipal nº 1.441/2001.

4. Preâmbulo

A concorrência tem a finalidade de selecionar a proposta mais vantajosa para a Administração Municipal de Porto Velho, dentre as ofertadas por pessoa jurídica de direito privado para prestação e exploração dos serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, em regime de concessão, compreendendo as linhas existentes no perímetro urbano do Município de Porto Velho, sendo a Concorrência do tipo melhor proposta técnica com menor preço da tarifa de remuneração.

A proposta técnica a ser fixada no edital terá por base as especificações descritas no presente projeto básico, bem como, constará justificativa para o quantitativo de ônibus a

serem apresentados, devendo se atentar quanto às exigências mínimas estabelecidas neste projeto básico.

Neste projeto básico, foram adotados os seguintes conceitos:

Acessibilidade: condição para utilização, por qualquer pessoa (seja ela portadora ou não de deficiência ou com mobilidade reduzida), com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, veículos, sistemas e meios de comunicação e informação utilizados na prestação serviços;

Administração: A Administração Pública direta e/ou indireta do Município de Porto Velho;

Bens vinculados à Concessão: são os bens, integrantes ou não do patrimônio da Concessionária, necessários à adequada prestação de serviços;

Bens reversíveis: são os bens vinculados à Concessão que, ao término da vigência do Contrato são transferidos ao Poder Concedente;

Concessionária: empresa ou consórcio que vencer a licitação para dar cumprimento ao objeto da Concessão;

Contratante ou Poder Concedente: O Município de Porto Velho, por intermédio da Secretaria de Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes do Município de Porto Velho;

Demanda: quantidade de pessoas que necessitam se locomover nos limites geográficos da área urbana do Município de Porto Velho por meio dos serviços prestados;

Empresa ou Consórcio: O vocábulo será utilizado referindo-se, igualmente, às empresas, que concorrem à licitação, tanto na modalidade individual ou através de Consórcio;

Equilíbrio Econômico-Financeiro: equação econômico-financeira contida na Proposta Comercial apresentada pela Concessionária que determina o equilíbrio entre encargos, investimentos, riscos assumidos pela Concessionária, o fluxo de caixa do empreendimento e sua TIR – Taxa Interna de Retorno;

Estações: Local de embarque e desembarque de passageiros, onde há pagamento antecipado de passagem (pré-embarque), de onde se origina ou se destina a maioria das linhas troncais do sistema. Fornece ao usuário, opções de recarga do bilhete eletrônico, embarque ágil na linha, pois permite embarque por todas as portas dos ônibus, com infraestrutura básica e sistema de informação em tempo real das linhas operantes na estação;

Integração: Trata-se de integrações temporais as viagens realizadas pelo passageiro após a primeira viagem validada por cartão, dentro do tempo estabelecido;

Objeto da concessão: prestação e exploração dos serviços de transporte coletivo de passageiros por ônibus, no âmbito do perímetro urbano do Município;

Órgão Gestor: a SEMTRAN - Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes do Município de Porto Velho, delegatária do Poder Concedente. Órgão responsável pela gestão e fiscalização da concessão;

Ponto de ônibus/paradas: pontos de embarque e desembarque de passageiros onde o pagamento da passagem é realizado no momento de embarque (com integração pelo cartão ou passagem em dinheiro);

Propostas: conjunto das Propostas Técnica e Comercial apresentadas pelas concorrentes no curso da concorrência;

Proposta Comercial: proposta oferecida pela Concorrente, integrante do Anexo IX do Projeto Básico;

Proposta Técnica: proposta oferecida pela Concorrente, integrante do Anexo X do Projeto Básico;

Revisão Do Contrato: reequilíbrio econômico-financeiro, nos termos do contrato, por fato imprevisível e superveniente à apresentação das propostas;

SIU: Sistema de Informação ao Usuário;

Tarifa de Remuneração: Valor por PASSAGEIRO TRANSPORTADO, objeto da licitação, que servirá de parâmetro para a remuneração da concessão e manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, no caso das licitantes vencedoras, observadas as condições de reajuste e revisão definidas no CONTRATO DE CONCESSÃO;

Tarifa Pública: Valor fixado pelo Órgão Gestor da tarifa paga pelo usuário, garantidas as gratuidades e descontos previsíveis em lei de modo a garantir a remuneração adequada da futura Concessionária de acordo com a tarifa de remuneração e manter o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Taxa Interna de Retorno (TIR): taxa que traz a valor presente os capitais investidos pela futura Concessionária e os saldos de caixa da Concessão projetados ao longo da vigência do Contrato, de modo a zerar o fluxo de caixa, correspondendo à remuneração dos valores investidos;

Taxa de ocupação: é a razão entre e o número de passageiros em pé e a área útil eles destinada no interior do veículo, medida pelo número de passageiros por metro quadrado;

Transporte Coletivo Urbano: Neste edital, trata-se por Transporte Coletivo Urbano todo e qualquer serviço de transporte coletivo prestado por tipo ônibus na área do perímetro urbano de Porto Velho e regiões adjacentes, caracterizado este serviço pela cobrança de tarifa única.

Usuários: qualquer pessoa que usufrua, nos limites geográficos do Município de Porto Velho, dos serviços prestados pela futura Concessionária;

Valor do Contrato: total estimado das receitas da futura Concessionária, durante o período de concessão;

Viagem: formada pelo conjunto de um ou mais deslocamentos que um indivíduo realiza de um lugar para outro com um motivo predefinido, por exemplo, de casa para a escola, da escola para o trabalho, do trabalho para casa.

5. Considerações iniciais

O art. 37 da Constituição Federal elenca os princípios que devem ser considerados como regras gerais norteadoras dos valores fundamentais do direito administrativo, quais sejam, legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

A administração pública, através da prestação dos serviços públicos, visa à satisfação das necessidades dos cidadãos, sempre levando em consideração os princípios elencados acima, bem como os demais preceitos constitucionais quanto às características deste serviço público de caráter essencial e intermitente, devidamente legitimado pela Constituição Federal ao *status* de serviço social.

As formas de prestação dos serviços considerados como públicos e essenciais podem se dar diretamente pelo Município, por pessoas estatais através de outorga dos serviços ou por particulares através de concessão ou permissão. Assim dispõe o art. 30, V da Constituição Federal/1988:

Art. 30. Compete aos Municípios:

(...)

V – Organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o Transporte Coletivo, que tem caráter essencial;

Para a Legislação especial de Concessões Lei 8.987/95, os serviços essenciais prestados através de Concessionárias devem ser adequados ao pleno atendimento dos usuários. Assim dispõe e conceitua:

Art. 6º. Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§1º. Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade da tarifa.

§2º. A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação bem como a melhoria e expansão do serviço.

É de suma importância que sejam considerados na prestação dos serviços transporte público todos os princípios citados acima, eis que estes serão ofertados indiretamente em nome da Administração Pública, que deverá observar o interesse da população, exigindo, por meio de fiscalização, que empresa ou consórcio preste os serviços a que está sendo contratada pela administração com a qualidade e a adequação que o cidadão merece, eis que resta a cargo do Município organizar e fiscalizar os serviços públicos de interesse local.

Na busca pela satisfação dos interesses públicos representados pela prestação de serviços adequados direta ou indiretamente pelo Poder Público, encontram-se requisitos de ordem técnica indispensáveis e peculiares a cada tipo de serviço, sempre que a Municipalidade prestar serviços essenciais à população indiretamente, através de outorga, concessão ou permissão, este deve zelar para que os serviços dirigidos aos cidadãos sejam oferecidos sob os ideais de continuidade, eficiência, atualidade, regularidade, entre outros.

A preocupação do Poder Público cada vez mais tem sido em tomar providências efetivas no sentido de atender a demanda de passageiros prezando pela satisfação destes com os serviços prestados pela empresa ou concessionária. Tal medida somente se torna viável mediante ostensiva fiscalização do Município, com a consequência melhoria na prestação dos serviços de transporte coletivo. Fazendo com que cada vez mais pessoas utilizem o sistema de transporte coletivo, deixando de utilizar seus veículos particulares, desafogando assim o Trânsito e melhorando a qualidade de vida da população.

A Lei Federal nº 12.587/2012 institui o Marco Nacional da Mobilidade Urbana, que determina as diretrizes, princípios e regulação da mobilidade urbana priorizando o transporte coletivo, sendo:

Art. 5º. A Política nacional de mobilidade urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

(...)

III – equidade no acesso dos cidadãos ao transporte coletivo;

IV – Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

Art. 6º. A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

(...)

II – Prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III – integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

(...)

VI – Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;

Assim resta demonstrado o caráter especial e a peculiaridade inerente à prestação dos serviços públicos de transporte coletivo urbano de passageiros, atentando para sua característica essencial em face da população/usuários.

É fundamental primar pela satisfação do interesse público oferecendo serviço de boa qualidade e com grau suficiente de tecnologia à disposição para colaborar com a qualidade de vida do cidadão e assim fazer cumprir-se o que preceitua a Carta Magna brasileira.

Em um sistema de transporte coletivo de qualidade os usuários anseiam por horários mais frequentes, tempos de viagem reduzidos e paradas próximas dos locais de origem e destino. A organização dos itinerários deve ser de fácil compreensão para que os usuários possam saber quais linhas utilizar para chegar aos destinos com os quais ele não está familiarizado, além disso, um sistema deve promover conforto e segurança, e ser acessível a toda população, inclusive aos portadores de necessidades especiais.

Para melhorar a qualidade do transporte é necessário uma rede de transporte e uma frota de veículos que atenda aos desejos de deslocamento da população. Também é necessário adotar novas tecnologias que facilitem a utilização do transporte coletivo pela população e o controle dos serviços pelos responsáveis pela operação e pela gestão do sistema.

Na elaboração do projeto operacional foram adotadas as seguintes diretrizes:

- Redução da superposição dos itinerários das linhas;
- Simplificação dos itinerários;
- Implantação de sistema de bilhetagem eletrônica como instrumento de controle gerencial e para permitir a integração tarifária temporal;
- Adequação da tipologia da frota às necessidades de demanda das linhas;
- Adequação da frota em operação às exigências de acessibilidade universal;

O sistema apresenta o Projeto Básico referente ao Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Porto Velho, regulando os parâmetros operacionais estimados e os desenhos iniciais de itinerários a serem cumpridos.

5.1. Informações gerais

O presente item apresenta características demográficas e sociais do município de Porto Velho, além de apresentar as características do sistema de transporte público atualmente operante no município.

5.1.1. Histórico de Porto Velho

A caracterização do contexto histórico do município de Porto Velho, apresentada a seguir, foi realizada com base nas informações fornecidas pelo Plano Diretor (2008) e em fontes complementares.

O desenvolvimento do município de Porto Velho vem ocorrendo com forte relação a ciclos econômicos. O primeiro desses ciclos foi o ciclo da borracha, o qual teve início em meados do século XIX. Objetivava-se construir uma ferrovia para viabilizar o escoamento da borracha produzida na região do vale dos rios Mamoré, Guaporé e Beni. Inicialmente foi construído um porto na Vila de Santo Antônio do Madeira, localizada na província de Mato Grosso, porém as dificuldades de construção e operação do porto devido a sua proximidade com a cachoeira de Santo Antônio levaram ao uso de um pequeno porto, disposto 7 km rio abaixo, localizado na então província do Amazonas. O porto em questão encontrava-se em local mais favorável às tecnologias da época (Plano Diretor, 2008).

A Estrada de Ferro Madeira Mamoré (Figura 1) foi concluída em 1912. Nessa época, a população da vila era de cerca de 1.000 habitantes, parte desses morava em habitações vinculadas a construção da ferrovia, enquanto outra parcela, composta por operários e imigrantes, moravam em bairros dispostos fora da área de concessão da ferrovia, em casas de madeira e palha. A Avenida Presidente Dutra, então denominada Avenida Divisória, estabelecia o papel de linha fronteira entre a porção de ocupação americana (vinculada à ferrovia) e a área de ocupação brasileira.

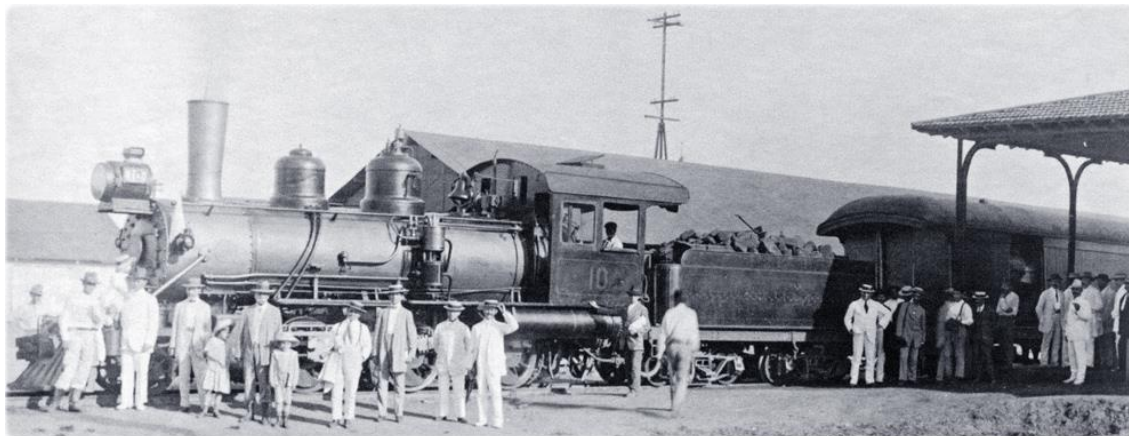


Figura 1. Estação de Porto Velho da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em 1913.

Em 1914, o Estado do Amazonas criou o Município de Porto Velho, o qual foi instalado no mesmo ano, e elevado à categoria de cidade cinco anos mais tarde. O desenvolvimento da cidade, até então, apresentava forte ligação com a estrada de ferro e o Rio Madeira. Nessa época o rio era a única rota de ligação entre Porto Velho, o Centro Sul e as metrópoles regionais de Manaus e Belém.

A economia regional se desenvolveu em torno da exportação da borracha que passou por farto período durante a Segunda Guerra Mundial, mas enfrentou recessão após o término dessa, o que ocasionou uma estagnação da economia.

Em 1943 foi criado o Território Federal do Guaporé, composto por terras dos Estados do Mato Grosso e Amazonas e tendo Porto Velho como sua capital. No momento da formação do Território o município de Porto Velho absorveu grandes porções de terras, algumas das quais em posse de particulares. Essa questão originou uma série de irregularidades com relação à ocupação das áreas, as quais permanecem em situação irregular não apenas quanto à posse como também com relação às conformidades com a legislação urbanística. Em 1956, em homenagem ao Marechal Cândido Rondon, o Território Federal do Guaporé passou a ser denominado de Território Federal de Rondônia.

Um novo ciclo de desenvolvimento econômico teve início no final dos anos 50 com a descoberta da cassiterita. O ciclo do minério teve seu ápice nos anos 80 com a extração de ouro no Rio Madeira. O último ciclo econômico está relacionado às atividades agropecuárias e teve início com a expansão da fronteira agrícola iniciada na década de 70.

Em 1981 o Território Federal de Rondônia foi finalmente reconhecido como Estado. Atualmente a cidade de Porto Velho passa por novo ciclo econômico vinculado a implantação de duas grandes usinas hidroelétricas no Rio Madeira, as usinas de Santo Antônio e de Jirau.

5.1.2. Socioeconômico

Porto Velho está localizado na Região Norte do Brasil, na parte noroeste do Estado de Rondônia. A cidade encontra-se na margem leste do Rio Madeira, principal rio que banha o município. Segundo estimativas do IBGE, a população de Porto Velho em 2017 era de 519.436 habitantes, sendo o maior município de Rondônia, o 3º da região norte e o 46º do país, o crescimento populacional de 1991 a 2017 é apresentado pela Figura 2. A redução do número de habitantes observados em 1995 é decorrente da emancipação do município de Buritis, antigo distrito de Porto Velho.

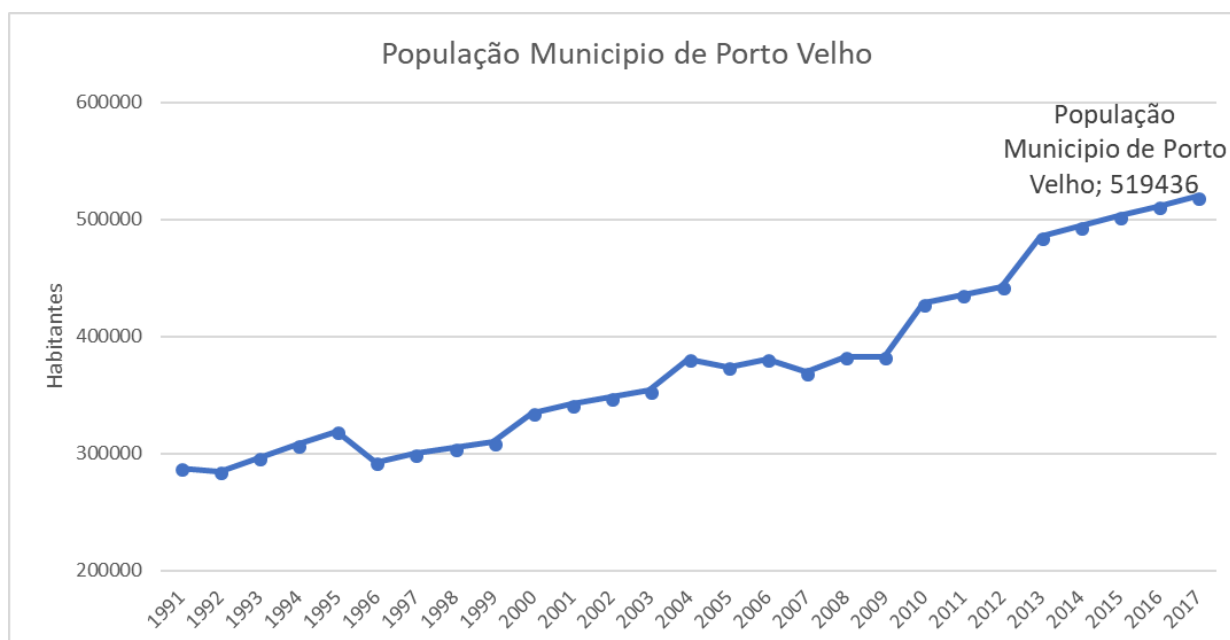


Figura 2. Número total de habitantes por ano (Fonte: IBGE)

Do total de habitantes do município, o censo de 2010 apresentou que cerca de 90% reside na sede do município, e os demais 10% nos distritos. Seguindo essa distribuição ao crescimento populacional, estima-se que cerca de 460.000 pessoas residam na sede de Porto Velho em 2017. A Figura 3 mostra a distribuição da população ao longo dos setores censitários, mostrando as regiões mais densas da área urbana, de acordo com o IBGE, 2010. É possível observar uma maior concentração de moradores nas regiões periféricas da cidade do que na região central, cenário comum da maioria das cidades brasileiras.

Ainda segundo dados do IBGE, no Cadastro Central de Empresas (2015) o salário médio mensal dos trabalhadores formais era de 3,5 salários mínimos (R\$ 2758,00 pelo valor praticado em 2015) e 36,4% da população era formalmente ocupada.

A Figura 4 apresenta a renda média por setor, de acordo com o Censo de 2010 (IBGE), onde se observa que a população presente na segunda e terceira classe está concentrada mais próxima do centro da área urbana, enquanto a mais baixa está afastada. A

classe com maior valor de renda se concentra em pontos específicos no mapa, alguns deles próximos e outros mais distantes do centro.

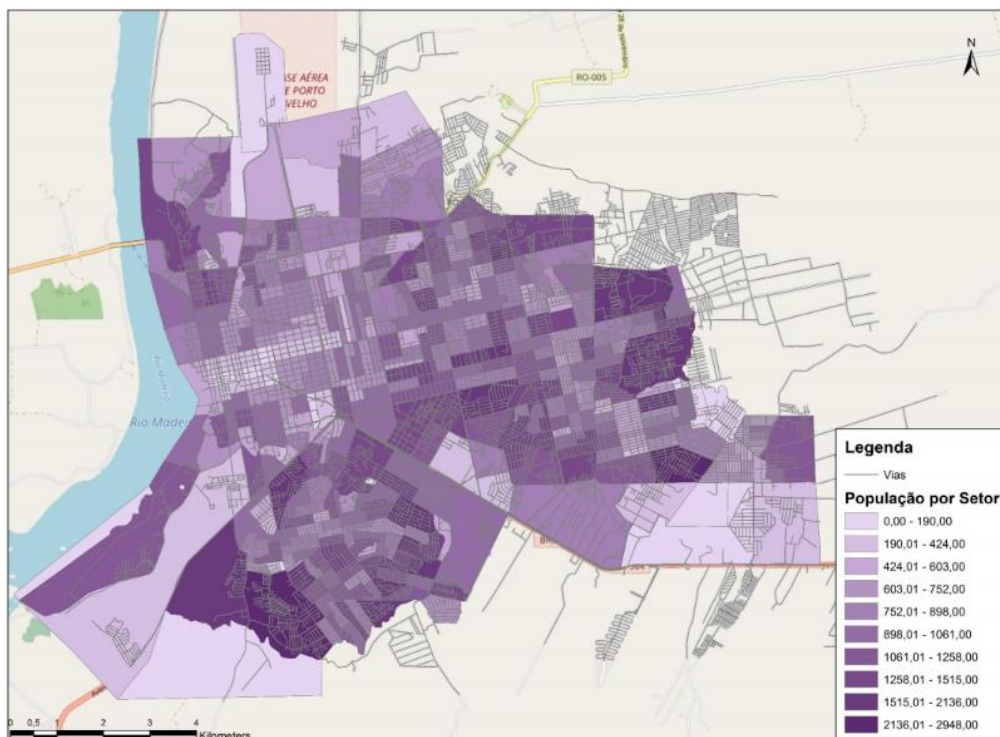


Figura 3. Distribuição da População por setor. Fonte: Adaptado de IBGE (2010).

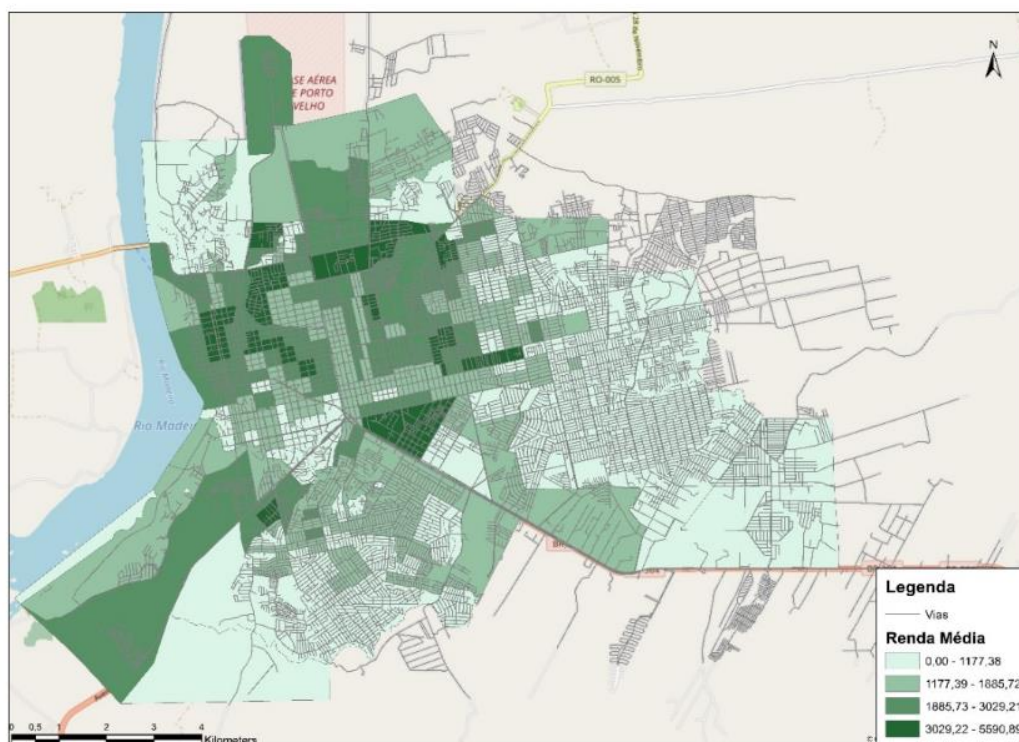


Figura 4. Renda média por setores censitários. Fonte: adaptado do IBGE, 2010.

Porto Velho conta ainda com 12 distritos, além da sede: cidade de Porto Velho. De acordo com o censo de 2010, 90,27 % da população residia na sede municipal. A Tabela 1 apresenta a população discriminada de cada distrito de acordo com o censo do IBGE de 2010.

A Lei nº 3654, de 9 de novembro de 2015 instituiu ainda a Região Metropolitana de Porto Velho, que inclui os municípios de Porto Velho e Candeias do Jamari.

Tabela 1. População do Município de Porto Velho por distrito e sede (Fonte: IBGE, 2010)

Distrito	População	Área (km²)	Domicílios particulares	Data de criação
Abunã	1.648	1.525,9	702	21 de setembro de 1943
Calama	2.782	1.554,1	760	31 de maio de 1944
Demarcação	548	2.192,0	176	26 de junho de 1997
Extrema	6.176	1.930,0	2.104	5 de janeiro de 1998
Fortaleza do Abunã	450	1.216,2	254	21 de dezembro de 1985
Jaci-Paraná	13.131	5.190,1	5.246	1º de julho de 1960
Mutum-Paraná	6.575	3.406,7	2.669	11 de dezembro de 1985
Nazaré	626	711,3	184	26 de junho de 1997
Nova Califórnia	3.631	699,6	1.333	21 de novembro de 1985
Sede (Porto Velho)	386.834	8.405,7	115.845	2 de outubro de 1914
São Carlos	2.001	539,3	569	21 de novembro de 1985
Vista Alegre do Abunã	4.125	1427,3	1.441	22 de dezembro de 1988

5.1.3. Aspectos Econômicos

Em 2014, Porto Velho apresentava um PIB de R\$ 12,609 milhões, sendo a 65ª maior cidade por PIB do Brasil e a 4ª maior cidade por PIB da região Norte. A Figura 5 apresenta o quantitativo da população economicamente ativa, de acordo com o censo de 2010, e a Figura 6 apresenta a evolução do PIB per capita de Porto Velho em relação à média nacional. Observa-se que Porto Velho sempre acompanhou o crescimento médio do país, tendo uma maior movimentação de riqueza e crescimento acima da média nacional entre os anos de 2009 e 2012, período de construção das usinas no município.

Em 2015, o salário médio mensal era de 3,5 salários mínimos. A proporção de pessoas ocupadas em relação à população total era de 36.4%. Considerando domicílios com rendimentos mensais de até meio salário mínimo por pessoa, tinha 34% da população nessas condições. O PIB per capita do município era de R\$ 27.741,10, totalizando um PIB de cerca de R\$ 13 bilhões, que representa cerca de 37% do PIB do Estado.

No ano de 2012, a distribuição do PIB do município divide-se na seguinte composição: 84% serviços, 5% agropecuária, e 11% indústria. Do primeiro, cerca de metade corresponde à serviços da administração pública, por ser uma cidade relativamente jovem e capital do Estado. Com relação ao Ensino Superior, Porto Velho possui um campus da UNIR -

Universidade Federal de Rondônia, e as seguintes faculdades particulares: Centro Universitário São Lucas, FARO, FATEC, FIMCA, FIP, UNOPAR, UNINTER, Universidade Católica de Rondônia, UNIRON, ULBRA e IMAM - Instituto Metodista da Amazônia. Os cursos ministrados virtualmente contam com alguns pontos de presença de faculdades e universidades de outras cidades do país. Os três cursos de Medicina, os cursos de Direito, de Engenharia e outros bem cotados têm atraído muitos estudantes do interior e de estados vizinhos, tornando esta capital uma cidade universitária.

O Porto Graneleiro - Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia (SOPH) - faz parte do corredor de exportação de grãos, principalmente a soja, que vem do sul do Estado e do Mato Grosso (Sapezal e cidades vizinhas). A soja in- natura embarcada em Porto Velho segue para Itacoatiara - AM, de balsa, e de lá em navios para a América do Norte, Europa e Ásia. Além de grãos e outras mercadorias, como a madeira, o porto também escoos produtos da cadeia de carne e laticínios.

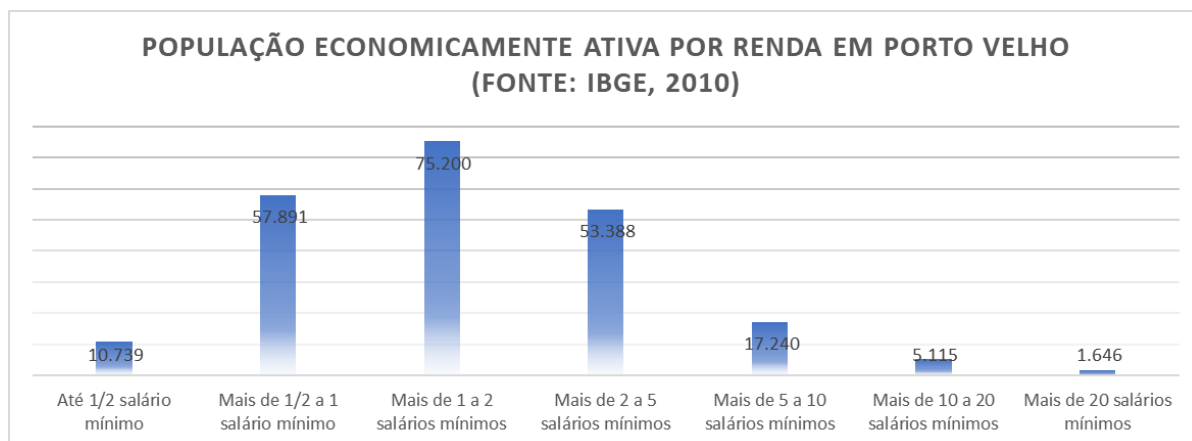


Figura 5. Quantitativo de população economicamente ativa na sede de Porto Velho (fonte: IBGE, 2010)

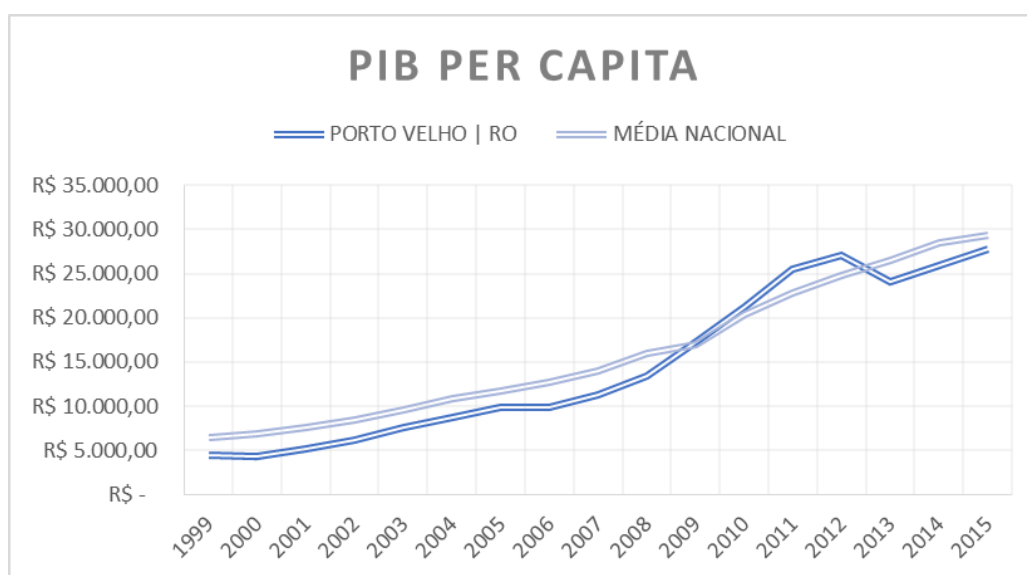


Figura 6. Evolução do PIB per capita de Porto Velho com relação à média nacional.

5.2. Dispositivos Legais

O artigo 37 da Constituição Federal elenca os princípios gerais a serem considerados no direito administrativo, atinentes à legalidade, impessoalidade, moralidade publicidade e eficiência.

O serviço público pode ser prestado diretamente pelo Estado ou mediante outorga a particulares, seja através de permissão seja através de concessões públicas, conforme dispõe a Constituição e Lei de Concessões.

A Lei 8.987/95 estabelece a legislação especial de concessões, onde os serviços essenciais prestados por meio de concessionárias devem ser adequados ao pleno atendimento dos usuários.

A Lei 8.666/93 regulamenta o art. 37 da Constituição Federal e institui regras, normas e procedimentos para a licitação pública.

Considerando que as cidades estão em constante evolução, crescimento e transformação, deve o transporte coletivo urbano adaptar-se ao crescimento e desenvolvimento do Município a ele servindo de maneira contínua e eficaz, uma vez que as evoluções sociais são muito mais céleres que as políticas públicas. Dessa forma, o expositivo de itinerários e horários das linhas no projeto básico são apenas informativas, e não se manterão constantes durante todo o período de concessão. A base de concessão diz respeito à quilometragem mensal acumulada e aos lotes das concessões.

O sistema de transporte Coletivo de Porto Velho é gerenciado pela Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes - SEMTRAN, à qual dispõe de toda a estrutura física, técnica, operacional e legislativa com fins de emissão de Ordens de Serviço para operacionalidade das linhas; vistoria de frota; a avaliação e fiscalização dos serviços; dentre outras atividades pertinentes.

6. Atual Sistema de Transporte Público Urbano

6.1. Diagnóstico do Sistema Atual do Transporte Público Urbano de Porto Velho

O sistema de transporte coletivo de Porto Velho era operado por duas empresas, divididas por área de abrangência. O contrato com as ex concessionárias sofreram os efeitos do Decreto de Caducidade n. 13.848/2015, que extinguiu o Contrato nº 139/PGM/2003 e permitiu o atual Termo de Autorização Precária para o Sistema de Transporte Coletivo nº 001/2015 entre o Município de Porto Velho por intermédio da Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes - SEMTRAN e o Consórcio SIM (Sistema Integrado Municipal) formado pelas as empresas IDEAL e AMAZONTUR (definidas no referido Termo).

A frota total prevista para atender o sistema de transporte coletivo urbano de passageiros de Porto Velho pelo Termo de Autorização Precário é de 180 (cento e oitenta) veículos, já inclusa a reserva técnica, em sua maioria do tipo de ônibus padrão com capacidade para 80 passageiros.

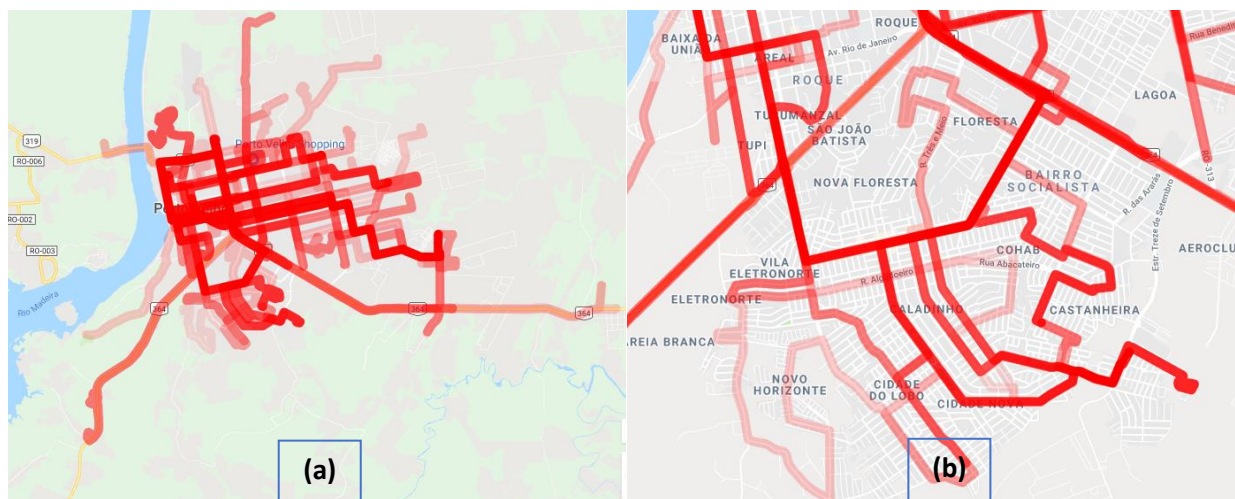
O novo Consórcio SIM (Sistema Integrado Municipal) iniciou a operação do sistema em 10 de janeiro de 2016, operando em estado emergencial estabelecida por 06 (seis) meses ou enquanto não se concluir a licitação, permanecendo como operador do Sistema até a data atual.

Os mapas apresentados na Figura 7 representam um mapa de calor com a frequência de atendimento nas principais regiões da cidade de acordo com a tabela de horários proposta pela SEMTRAN.

A Tabela 2 apresenta um quadro resumo da operação atual de acordo com as tabelas da SEMTRAN, e a Tabela 3 detalha as características da linha atualmente em operação no sistema com relação a quilometragem, tempo de percurso e frota por dia útil.

Tabela 2. Resumo das linhas em operação, frota operante e quilometragens programadas. (Fonte: Departamento de Transportes - SEMTRAN/PVH)

Quadro Resumo	
Total de Linhas	53 linhas
Número de viagens – Dia útil	1269 viagens
KM operacional – Dia útil	33.996 km
Total Viagens Mensal	33.146 viagens
Total KM Mensal	954.198 km



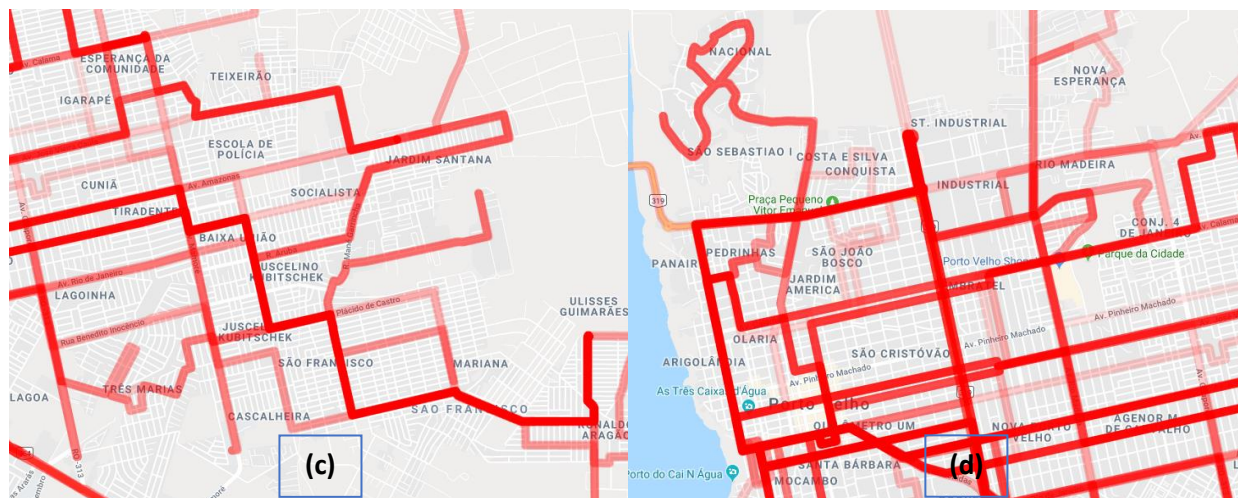


Figura 7. Mapas de calor representando a frequência de atendimento das atuais linhas em execução. (a) Visão geral do município (b) Destaque para a Zona Sul (c) Destaque para a Zona Leste (d) Destaque para o Centro e Zonas Norte e Nordeste.

Tabela 3. Relação de linhas, extensão total, tipos de veículos, viagens por dia útil e quilometragem (dias úteis, sábado e domingos)
Fonte: Departamento de Transportes- SEMTRAN/PVH

ID	Nome Linha	Tipo	KM	Duração (min)	Viagens D.U. ¹	Viagens Sab ²	Viagens Dom ³	KM/mês ⁴	FROTA
030B	Alphaville	Convencional	33.360	95	10	10	10	10,675	1
10	Circular I	Circular	23.876	70	14	14	14	10,696	1
102	Triângulo	Convencional	14.511	45	18	18	18	8,358	1
105	Nacional	Convencional	19.874	70	44	23	23	24,226	4
20	Circular II	Circular	20.805	75	14	14	14	9,321	1
201B	Expresso Aeroporto	Convencional	18.083	60	14	14	14	8,101	1
201C	Expresso Central	Circular	12.028	40	89	47	46	29,649	4
201D	Vila DNIT	Convencional	15.425	55	14	10	10	6,355	1
203	União da Vitória	Convencional	26.356	85	17	11	11	12,914	2
204A	4 de Janeiro via Gonçalves Dias	Convencional	27.914	95	16	10	10	12,785	4
204B	Guajará	Convencional	22.056	85	69	40	28	41,620	10
205	Cristal do Calama	Convencional	28.493	105	17	14	14	14,731	2
205A	Esperança da Comunidade	Convencional	24.175	105	68	44	36	46,416	9
205B	Esperança da Comunidade via Ipanema	Convencional	32.227	100	10	10	0	8,701	1
206	Nova Esperança	Convencional	31.892	100	23	11	11	20,028	3
207	Campus UNIR	Convencional	27.309	60	56	17	17	39,352	4
30	Interbairros 030	Circular	34.361	120	22	17	10	21,441	3
300B	Ulisses via BR	Convencional	35.235	90	33	19	19	32,769	4
300C	Bairro Novo	Convencional	30.110	90	21	17	12	18,397	2
301	Presidente Roosevelt via Amazonas	Convencional	25.685	95	20	15	11	14,769	4
301B	Presidente Roosevelt via CEMETRON	Convencional	30.707	105	11	9	10	10,410	3
302	Tancredo Neves	Convencional	25.219	105	53	34	25	37,324	8
303	São Francisco	Convencional	38.518	105	45	23	17	46,684	9
303C	São Francisco via Ronaldo Aragão	Convencional	36.556	100	22	10	10	21,787	3
306	Ulisses via Tancredo Neves	Convencional	37.283	125	46	23	18	46,231	8
306B	Ulisses via JK	Convencional	37.309	125	18	9	9	18,468	3
308	Jardim Santana	Convencional	27.606	85	33	16	11	24,238	5
308B	Jardim Santana via Jorge Teixeira	Convencional	28.353	90	13	10	10	11,029	1
308D	Jardim Santana via Alexandre	Convencional	26.847	80	10	8	8	8,108	1
310	Mariana	Convencional	29.039	110	23	14	14	19,021	4
313	Orgulho do Madeira	Convencional	25.897	100	22	15	12	16,212	3
313B	Orgulho do Madeira via Shopping	Convencional	35.964	115	13	9	9	13,666	2
40	Interbairro 040	Circular	33.047	120	22	17	10	20,621	3
401	Jardim Eldorado	Convencional	24.149	90	25	19	12	17,170	3
403	Novo Horizonte	Convencional	28.241	95	10	10	10	9,037	2
404	Guaporé	Convencional	25.898	90	34	19	19	24,681	3
404B	Guaporé via JP	Convencional	19.474	75	12	11	11	7,303	1
406	Cohab Floresta	Convencional	26.158	95	58	32	22	41,120	8

¹ Número de viagens por dia útil.

² Número de viagens realizada aos sábados

³ Número de viagens realizadas aos domingos

⁴ Estimativa média de quilometragem por mês considerando um mês com 23 dias úteis, 4 sábados e 5 domingos e feriados

407	Norte Sul	Convencional	25.137	80	54	28	22	36,801	6
408	Cidade Nova	Convencional	20.258	80	34	26	19	19,873	5
409	Viçosa	Alimentadora	34.000	120	2	0	0	1,564	0 ⁵
410	Grande Circular A	Circular	33.471	95	20	10	10	18,409	3
410B	Grande Circular A via Shopping	Circular	33.391	95	9	9	9	9,617	1
411	Grande Circular B	Circular	30.765	95	26	20	11	22,551	3
411B	Grande Circular B via Shopping	Circular	37.675	95	8	8	8	9,645	1
412	Areal via Centro	Convencional	29.129	100	19	15	12	16,225	2
413	Caladinho Esplanada	Convencional	27.284	75	11	5	0	7,449	1
418	Santa Marcelina	Convencional	48.245	135	16	9	9	21,662	1
500	Universitário I	Especial	23.890	75	2	0	0	1,099	1
501	Universitário II	Especial	57.180	175	2	0	0	2,630	1
502	Universitário III	Especial	24.900	80	2	0	0	1,145	1
503	Expresso Mamoré	Especial	9.690	30	5	0	0	1,114	1

6.2. Relatório de Demanda

Através dos resultados da pesquisa Sobe-e-Desce elaborados durante o mês de outubro de 2017 pela empresa de consultoria EGL através de sua equipe técnica, apontada no capítulo 10, foi possível determinar o peso de determinada região na demanda da linha que atende, e com isso, estimar a proporção de demanda que será alocada para novos atendimentos. Para os casos em que a pesquisa Sobe-e-Desce não foi realizada, a alocação de demanda se baseou na proporção do tamanho da área de atendimento realocada frente à área de atendimento original.

Já a demanda de novas regiões que não são atendidas pelo sistema atual foi estimada pelos dados de população do Censo de 2010 do IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística e pela taxa de uso do transporte público da população que vive dentro da área de atendimento da rede, considerando um raio de abrangência de 400 metros.

Devido a diferenças observadas na demanda estimada e os valores desagregados por viagens, usando como referência os dados observados no mês de setembro de 2017, foi então aplicado um acréscimo de demanda de 13,74% às demandas estimadas para o dimensionamento das linhas no cenário proposto. Essa consideração busca adotar uma postura conservadora no dimensionamento da oferta. A demanda total transportada em dias úteis utilizada foi de 102.284 passageiros, com repetição dos passageiros que realizam integração. A demanda a ser considerada para efeito de cálculo da tarifa e para a análise de viabilidade econômico-financeira, será de 1.118.038 passageiros por mês (51.958 passageiros por dia útil), não considerando o acréscimo supracitado. Mais uma vez, buscou-se adotar uma postura conservadora.

Os resultados da pesquisa bem como dimensionamento da operação de licitação do transporte coletivo urbano estão consolidados e separados por linhas no Anexo I-A – Itinerários do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano de Porto Velho.

⁵ Número de veículos igual a zero porque a linha é atendida por veículo já computado em outra linha.

6.2.1. Dimensionamento da Oferta

A oferta foi dimensionada de acordo com a demanda estimada para cada linha e seguindo as seguintes diretrizes:

- Manutenção da oferta dos serviços classificados como especiais (Expresso Mamoré e Universitários I, II e III) e da linha Caladinho Viçosa;
- Índice de Renovação igual à média ponderada pela demanda dos índices das linhas da operação atual que tiveram demanda alocada na linha proposta. Adotou-se a média dos índices pesquisados menos o seu desvio padrão para as linhas atuais que não foram contempladas na Pesquisa Sobe-e-Desce. A redução do índice médio pelo desvio padrão foi realizada buscando uma postura conservadora no dimensionamento da oferta, ou seja, de forma a evitar o subdimensionamento da mesma;
- Estabelecimento de ocupação máxima igual a 90%;
- Utilização dos veículos Padron, Básico e Midi;
- Manutenção de pelo menos 90% da oferta atual de viagens de acordo com as linhas da operação atual que tiveram demanda alocada na linha proposta;
- Velocidade de operação igual à média ponderada das linhas da operação atual que tiveram demanda alocada na linha proposta. Adotou-se a média das velocidades pesquisadas para as linhas atuais que não foram contempladas na Pesquisa Sobe-e-Desce;
- Além disso, é importante destacar que os valores obtidos de número de viagens e frota foram arredondados para cima ao longo do processo de cálculo. Diante dessas considerações foi realizado o dimensionamento da oferta do Cenário Proposto.
- Projeção de crescimento de demanda de 2% ao ano.

6.2.2. Demanda Total Estimada de Passageiros

A demanda para o cenário de operação inicial foi calculada com base nos dados do sistema atual em levantamento pela EGL Engenharia, nos dias 24, 25, 26 e 31 de outubro de 2017, através de pesquisa “Origem-Destino” e “Sobe-e-Desce”. Os dados aqui apresentados são apenas estimativas realizadas para o dimensionamento do atendimento do sistema e não representam uma promessa ou garantia de número de usuários no sistema ao longo da operação, podendo este valor variar para cima ou para baixo.

Tabela 4. Demanda estimada de Passageiros

Um Dia Útil	Passageiros Efetivo (Passageiros transportados)	84.705
	Passageiros equivalentes (nro. de passagens integrais) (61,34%)	51.958
Um Mês	Passageiros Efetivos	1.808.474
	Passageiros Equivalentes	1.109.317

6.3. Detalhamento operacional do cenário licitado

A concessão do sistema de transporte coletivo urbano de ônibus da cidade de Porto Velho pressupõe a regulamentação dos serviços e que o sistema esteja em constante atualização e adaptação para melhor atendimento da demanda e otimização dos serviços. Para isso, é preciso entender o sistema atual e o desenho desejado para o sistema futuro. O planejamento de curto, médio e longo prazo devem ser atividades com revisões constantes a fim de manter os planos atualizados.

A construção do sistema desejado é planejada através da implantação faseada de mudanças no sistema atual. O escalonamento das intervenções no sistema de transporte é proposto em fases devido aos seguintes motivos:

Implementar o marco legal e regulatório para a concessão;

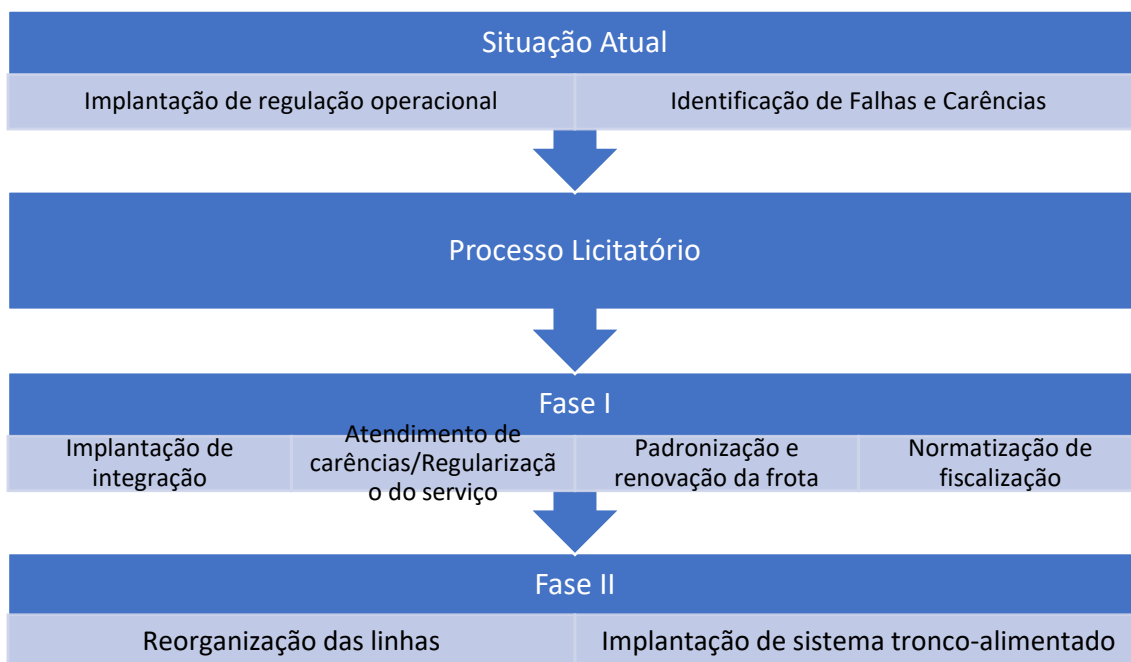
- Antecipar as melhorias que podem ser implementadas no curto prazo;
- Permitir que se acompanhe o resultado de cada etapa;
- Estabelecer norteador para o funcionamento do sistema no futuro;

Deste modo, foram propostas duas fases de implantação que modificam o sistema atual de maneira incremental a fim de alcançar o horizonte e os objetivos pretendidos. E seguem a seguinte lógica:

- A primeira fase (Fase I) será iniciada a partir da concessão do serviço e será responsável pela implantação da integração temporal com bilhetagem eletrônica, do atendimento das carências de atendimentos verificados atualmente, e da renovação/adequação da frota em operação e da padronização visual de 100% da frota.
- Já a segunda fase (Fase II) terá o enfoque de reestruturar o sistema a fim de configurar linhas com diferentes papéis: alimentador, troncal e convencional. Com principal destaque a troncalização de linhas em três eixos: Av. Calama, Av. Amazonas/Av. Raimundo Cantuária e Av. Jatuarana/Av. Campos Sales (Zona Sul).

É importante notar que o início da Fase II, através das tratativas entre a SEMTRAN e a futura concessionária poderá ser iniciado paralelamente a Fase I.

A figura a seguir esquematiza o encadeamento das fases as quais são detalhadas nos próximos subitens.



Considerando a racionalização do sistema atual, otimizando o traçado das linhas e equilibrando a demanda atual de passageiros, é possível estimar um resumo da operação inicial (Fase I) a ser realizado pela Concessionária. A Tabela 5 traz este resumo dos parâmetros operacionais do Sistema. No Anexo I estão presentes os mapas individualizados de cada linha.

Tabela 5. Parâmetros operacionais

Parâmetro	Valor	
Quantidade de Linhas	48 linhas +5 especiais	
Viagens em um dia útil	1.200 viagens	
Distância média em um dia útil	37.500 km	
Distância Mensal Percorrida da frota operante(km)	950.000km	
DA FROTA		
KM/dia por veículo	243 km/dia	
Frota (operacional)	Midi ¹	21 veículos
	Básico ²	105 veículos
	Total	28 veículos

Frota Reserva (10% da frota operante)	10 % da frota operante
Frota Inicial	170 veículos
ÍNDICE DE ACOMPANHAMENTO DO SISTEMA – IPK	
IPK efetivo Mês (passageiros efetivos/km)	1,9 passageiros/km
IPK equivalente mês (passageiros equivalentes/km)	1,2 passageiros/km

7. Detalhamento dos serviços do presente Projeto Básico

7.1. Definições dos serviços

O Serviço de rota de transporte público urbano é caracterizado pelos itinerários de acordo com a função de cada linha:

- Convencional: ligação direta entre os bairros e a área central;
- Circular: linhas circulares que interligam os bairros ou atendem à região central;
- Alimentadoras: linhas que circulam pelos bairros e possibilitam a integração com outras linhas para acesso à região central;
- Troncal: linhas com alta frequência de atendimento ligando as estações que recebem as linhas alimentadoras ao centro;
- Especial: linhas com oferta reduzida para atendimento de demandas específicas;
- Expressa: linha que opera com poucas ou nenhuma parada intermediária para aumentar a velocidade operacional, reduzindo, assim, o tempo de viagem.

A operação do serviço corresponde ao tipo convencional, circular e expresso, com linhas no formato Bairro – Centro.

Além da operação das linhas, os serviços de informação ao usuário nas paradas ao longo dos trajetos das linhas compõem o sistema de transporte público e fazem parte contrato, sendo dever da Concessionária manter sua identificação atualizada.

7.2. Das linhas da operação e informações

O Sistema de Transporte Coletivo de Porto Velho possui 49 linhas regulares e 5 especiais, que passam por 1.278 paradas distribuídas pela zona urbana, sendo que a maioria das linhas operam no sentido radial (ligando os bairros do município à região central). Este modelo de operação é aceito pela população, porém apresenta muita superposição de linhas e horários, gerando um sistema não eficiente. O cenário para início de operação, visa adequar o quadro atual de operação aos parâmetros da licitação, para sistema ainda não contemplado com as estações de integração. A Tabela 6 apresenta os parâmetros iniciais da operação, como viagens por dia útil, quilometragem da linha e do dia, tempo de balão, frota e tipo de frota com relação a cada linha.

Tabela 6. Linhas de operação inicial no Sistema de Transporte Público Urbano de Porto Velho

COD	LINHA	KM LINHA	TEMPO CICLO	KM DIA	KM MÊS	FROTA MÁXIMA	VIAGENS D.U.	MID	BAS	PAD
01	Circular I	23.88	01:19:42	345.12	9804.36	1	14	1		
02	Circular II	20.81	01:12:02	302.14	7387.02	1	14	1		
03	Interbairros 030	34.36	01:50:54	753.96	20022.16	3	21	3		
04	Interbairros 040	32.41	01:46:01	713.01	16744.93	3	21	3		
05A	Grande Circular A	33.47	01:48:40	913.42	24038.28	4	26		4	
05B	Grande Circular B	26.2	01:41:42	724.4	19091.8	4	26		4	
06A	Circular A via Shopping	19.2	01:03:00	202.8	6084	1	10		1	
06B	Circular B via Shopping	26.2	01:25:30	272.8	8184	1	10		1	
10	Expresso Central	12.03	00:45:05	861.24	21469.62	4	68		4	
11	Campus Unir	27.3	01:14:36	1477.3	34656.8	5	51		5	
12	Triângulo	17.02	00:49:02	327.76	9832.8	1	18		1	
13	Vila DNIT	15.43	00:45:52	299.34	8980.2	1	18		1	
14	Nacional	19.88	01:04:42	947.52	23386.44	4	44		4	
15	Expresso Aeroporto	18.17	00:51:20	301.52	8282.46	1	16	1		
16	Santa Marcelina	48.24	02:06:29	521.4	15642	1	10	1		
17	Bairro Novo	29.86	01:19:43	762.64	21179.6	2	24		2	
21	Cristal do Calama	28.51	01:31:16	696.82	18099.43	3	22		3	
22	Quatro de Janeiro	27.89	01:29:44	1016.26	24658.25	4	34		4	
23	União Da Vitoria	26.35	01:25:53	448	12715.25	2	16		2	
24	Guajará	22.05	01:15:08	1547.7	38688.15	7	66		3	4
25A	Esperança Da Comunidade	24.17	01:20:25	1609.51	40214.21	7	63		3	4
25B	Esperança Via Ipanema	32.24	01:45:36	367.04	9176	1	11	1		
26	Nova Esperança	32.9	01:30:30	855.6	21258.2	3	24		3	
27	Alphaville	33.36	01:31:29	387.96	11638.8	1	11	1		
31A	Presidente via Amazonas	25.69	01:24:13	681.25	17532.36	3	25		3	
31B	Presidente via Cemeton	30.72	01:41:48	820	21167.56	4	25		4	
32	Tancredo Neves	25.23	01:23:04	1548.51	38448.88	6	57		3	3
33A	São Francisco	38.57	02:06:25	2154.1	52410.49	8	50		4	4
33B	São Francisco via R. Aragão	36.55	02:01:23	990	24150.55	4	24		4	
34	Mariana	29.03	01:37:34	944.5	23150.88	4	30		4	
36A	Ulisses Tancredo Neves	37.26	02:03:09	1725.06	40385.34	7	41		3	4

36B	Ulisses JK	37.3	02:03:15	793.3	20822.3	3	19		3	
36C	Ulisses via BR	35.22	01:30:26	1310.28	31334.04	4	34		4	
37A	Orgulho Do Madeira	25.89	01:24:44	670.56	17272.31	3	24		3	
37B	Orgulho Via Shopping	35.96	01:59:54	644.12	16910.52	2	17		2	
38A	Jardim Santana	28.05	01:30:07	1003.3	25768.1	4	34		4	
38B	Jardim Santana via Alexandre	26.83	01:27:05	427.25	11740.02	2	15		2	
41	Jardim Eldorado	24.15	01:20:23	687.45	17463.7	3	27		3	
42	Areal	28.72	01:31:48	454.4	11974.92	2	15	2		
43A	Novo Horizonte Via Campos Sales	28.34	01:30:51	324.74	9742.2	1	11	1		
43B	Novo Horizonte Via Trevo do Roque	30	01:29:00	476	13083	2	15		2	
44A	Guaporé	23.66	01:19:09	423.82	11785.18	2	17		2	
44B	Guaporé Via João Paulo II	19.47	01:03:40	186.03	5736.66	1	9	1		
44C	Guaporé via Viçosa	44.99	02:06:24	134.97	1400	1	3		1	
46	Cohab Floresta	26.17	01:25:26	1431.64	36023.96	6	52		3	3
47	Norte Sul	28.39	01:30:58	1353.15	35337.43	7	45		3	4
48A	Cidade Nova A	20.38	01:10:57	826.44	21604.1	4	38		2	2
48B	Cidade Nova B	20.38	01:10:57	250.18	5253.78	1	11		1	
49	Caladinho Esplanada	27.21	01:28:02	365.53	8594.05	1	13	1		
50	Expresso Mamoré	9.7	00:35:47	80.9	1698.9	1	7	1		
51	Universitário I	23.9	01:11:13	23.9	400	1	1	1		
52	Universitário II	57.19	02:32:33	57.19	1000	1	1	1		
53	Universitário III	24.89	01:13:20	49.78	800	1	2	1		

Erro! Vínculo não válido.

7.3. Especificação veicular

A seguir estão as configurações que deverão ser atendidas em cada veículo:

- ABNT NBR 15.570 – Transporte — Especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros;
- ABNT NBR 15.320 – Acessibilidade à pessoa com deficiência no transporte rodoviário;
- ABNT NBR 14.022 – Acessibilidade em veículos de características urbanas;
- Resolução CONTRAN 316/2009 – 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;
- Resolução CONTRAN 402/2012 - Estabelece requisitos técnicos e procedimentos para a indicação no CRV/CRLV das características de acessibilidade para os veículos de transporte coletivos de passageiros e dá outras providências;
- Resolução CONTRAN 416/2012 - Estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte de passageiros tipo micro-ônibus;
- Resolução CONTRAN 445/2013 - Estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte público coletivo de passageiros;
- Resoluções do CONMETRO nº 01/09 e 06/09;
- Portaria INMETRO 260/2007: Regulamento Técnico da Qualidade para Inspeção da Adequação de Acessibilidade em Veículos de Características Urbanas para o Transporte Coletivo de Passageiros;
- Portaria INMETRO 153/2009: Requisitos de Avaliação da Conformidade para Fabricação de Veículos Acessíveis de Características Urbanas para Transporte Coletivo de Passageiros;
- Portarias INMETRO – 168/2008; 432/2008; 158/2009; 36/2010; 47/2010; 290/2010; 292/2010; 357/2010; 27/2011;
- Norma Euro 5 de emissão de poluentes.

Os dados aqui demonstrados poderão sofrer alterações em forma da lei, e não são limitados à legislação indicada, sendo requisitos mínimos todas as exigências do CTB – Código de Trânsito Brasileiro, e Resoluções do CONTRAN, CONAMA, INMETRO e ABNT.

Todos os veículos deverão possuir os seguintes equipamentos relacionados à prestação do serviço:

- a) Equipamentos eletrônicos necessários ao pleno funcionamento da CCO;
- b) Roleta com braço mecânico;
- c) Tacógrafo eletrônico digital;
- d) Bancos estofados;
- e) Painel traseiro liso que permita a fixação de adesivos;
- f) Portas do lado esquerdo, nas linhas em que o desembarque for efetuado junto ao canteiro central;
- g) Sistema de bilhetagem eletrônica com telemetria;
- h) Câmeras de circuito fechado de videomonitoramento;
- i) GPS.

Além disso, a idade média da frota deve ser de, no máximo, 5 (cinco) anos, durante toda a operação, e a idade máxima dos veículos deve ser de, no máximo 10 (dez) anos para cada veículo, com exceção da frota inicial que deverá ser composta com veículos de, no máximo, 6 (seis) anos, não sendo permitido o reencarroçamento dos veículos.

Para o cálculo da idade média, será considerado o ano de fabricação dos veículos.

Toda frota operacional apresentada deverá circular, obrigatoriamente, com letreiros (painéis eletrônicos) nos termos da ABNT como forma de garantia da visibilidade aos usuários quanto ao nome e número da linha e/ou rota de ônibus.

7.3.1. Desenhos Técnicos

Os desenhos técnicos (conjuntos e seus detalhamentos) dos veículos devem ser apresentados ao Órgão Gestor para análise e aprovação, não necessariamente precisam ser apresentados em separado, podendo estar reunidos em um único *layout*, e conter:

- Planta do veículo com indicação das dimensões de largura e comprimento, dentre outras, além das vistas laterais, frontal e traseira com a indicação de altura e ângulos de entrada e saída;
- Detalhamento da área para passageiros em pé;
- Apresentação de melhor layout técnico para localização da catraca (traseira ou dianteira), a ser aprovada pelo Órgão Gestor e detalhes do posicionamento da catraca e dos anteparos de fechamento;
- Detalhe do local de posicionamento do validador eletrônico;
- Arranjo físico do salão de passageiros com a distribuição de bancos, a área reservada (Box) para cadeira de rodas e cão-guia, a distribuição das portas, o posicionamento de interruptores, colunas e balaústres, e os cortes transversais e longitudinais (lados: esquerdo e direito);
- Detalhes com dimensões gerais dos bancos de passageiros (altura, largura, profundidade, inclinação e espaçamento);
- Detalhes com dimensões gerais dos equipamentos destinados à acessibilidade (dispositivos para transposição de fronteira);
- Detalhes do “Guarda-Corpo” e do sistema de travamento e fixação da cadeira de rodas;
- Desenhos relativos à ergonomia do posto de comando;
- Detalhe com a tabela de pesos reais do chassi, da carroceria e do veículo com passageiros;
- Desenhos de Identidade visual da frota (interna e externa) a ser aprovados pelo Órgão Gestor.

Todo veículo a ser incluído na frota operacional será submetido à vistoria técnica do Órgão Gestor, com o objetivo de se constatar a conformidade entre suas especificações técnicas e o produto. A vistoria será complementada por inspeção de itens diretamente ligados à segurança operacional e ensaios, caso sejam considerados necessários.

7.3.2. Dos tipos de veículos que compõe o sistema

As capacidades, bem como dimensões e idade máxima dos veículos permitidos no sistema e que identificam os tipos de veículos, estão dispostos na tabela abaixo:

Tabela 7. Resumo dos tipos de veículos para composição da frota

Tipo de ônibus	PBT min (t)	Comp ⁶ (m)	Qtde. Portas	Passageiros sentados (mínimo)	Passageiros cadeira de rodas no box	Idade Máxima
Midiônibus	14	$9,6 \leq C \leq 11,5$	3	25 (ref 9,6m)	1	10 anos
Básico	16	$11,5 \leq C \leq 12,2$	3	34 (ref 11,5m)	1	10 anos
Padron	16	$\geq 12,2$	3	32 (ref 12,4m)	1	10 anos
			4	32 (ref 13,2m)	1	10 anos
			5	38 (ref 15,0m)	1	10 anos

A frota inicial é composta pelo detalhamento de veículos especificados no Anexo I.A, sendo de responsabilidade do operador a substituição de um tipo de veículo por outro superior na composição inicial.

7.3.3. Conforto

7.3.3.1. Circulação de ar

Os veículos que não forem dotados de sistema de ar-condicionado, deverão possuir sistema de exaustor ou de circulação de ar (alçapão de ar) e isolamento térmico, garantindo conforto térmico aos usuários e assegurando a renovação do ar no salão de passageiros. O sistema de ventilação forçada deve ter acionamento elétrico a partir do painel do posto de comando. As tomadas de ar devem estar projetadas para aproveitar ao máximo a pressão dinâmica resultante do movimento do veículo, evitar a penetração de respingos de chuva, além da geometria interna não proporcionar retenção de água ou umidade.

A renovação interna de ar deve ocorrer a uma taxa mínima de 20 vezes por hora. A quantidade mínima de dispositivos (QMD) para garantir a renovação do ar no interior do veículo deve ser o maior valor entre o resultado obtido pela equação a seguir:

$$QMD = VI * 20 / VV, \text{ onde } VI \text{ é o volume interno do veículo (em m}^3\text{) e } VV \text{ é a vazão do ventilador (em m}^3\text{/h)}$$

Para conforto térmico do motorista deve ser instalado um dispositivo de ventilação forçada de ar que possua uma vazão mínima de 150 m³/h.

7.3.3.2. Iluminação

O veículo deverá possuir iluminação interna adequada para garantir segurança e conforto aos passageiros durante as viagens noturnas de no mínimo 140 lux em cada ponto

⁶ Admitida tolerância de $\pm 0,3$ m

interno do veículo. Os poços de degraus deverão contar com iluminação que se acenda automaticamente com a abertura das portas, iluminando também a região do solo onde o passageiro deve pisar.

7.3.3.3. Disposição das janelas

Todos os veículos operacionais apresentados devem possuir janelas laterais com abertura total, mesmo as que possuem divisórias entre superior e inferior (duplo), com fins de melhor ventilação e conforto aos usuários.

Os vidros devem ser escurecidos, com exceção dos vidros: frontais (para-brisa), da janela do motorista, da porta dianteira e de todos os vidros internos, que deverão ser transparentes/incolores.

7.3.4. Acessos

7.3.4.1. Portas de Embarque e Desembarque de passageiros

O acionamento para abertura de portas deverá ser feito preferencialmente de modo eletropneumático, com tempo de abertura de no máximo 5 segundos.

O sistema de portas deverá possuir dispositivo eletrônico de intertravamento de tal forma que o veículo não parta com nenhuma de suas portas abertas e que as portas não possam se abrir com o veículo em movimento.

A porta de acessibilidade para pessoas com necessidades deverá estar localizada em frente ao box de acomodação da cadeira de rodas, com acionamento da rampa de acesso automática pelo condutor.

O veículo deverá possuir três saídas de emergência ao lado esquerdo, distribuídas pelo comprimento do veículo. O vão das saídas deverá ser ocupado por janelas semelhantes às demais do veículo, com acionamento fácil, rápido e com indicação clara de sua operação. Cada porta deverá ser acionada individualmente pelo motorista.

7.3.5. Arranjo interno

7.3.5.1. Bancos de passageiros

O veículo deverá ter bancos duplos todos voltados para a dianteira. Os bancos de passageiros deverão ser estofados, com almofadas apoiadas sobre corpo moldado e com formas anatômicas, que proporcionem boa distribuição do peso sobre o assento e apoio lordótico efetivo no encosto.

Todos os bancos devem ser do tipo “urbano de encosto alto”, totalmente estofados e revestidos com material ou fibra sintética. A tonalidade deve proporcionar harmonia com o ambiente interno. A parte traseira dos bancos deve ser totalmente fechada, inexistindo quaisquer arestas, bordas ou cantos vivos. Parafusos, rebites ou outras formas de fixação não devem apresentar saliências após a montagem e instalação.

7.3.5.2. Bancos do motorista/cobrador

O banco do motorista e do cobrador deverão possuir cinto de segurança em conformidade com a normatização vigente, bem como, todos os demais bancos que o forem passíveis de exigibilidade. O amortecimento deve ser hidráulico ou pneumático, com regulagem horizontal e vertical.

7.3.5.3. Bancos preferencias conforme legislação

Os bancos preferenciais, na quantidade estabelecida pela legislação, terão cores diferenciadas e indicação adequada, localizados preferencialmente antes e logo após à catraca, e próximo à porta de saída, e seguir a padronização dos bancos de passageiros.

7.3.5.4. Suportes (balaústres)

Na parte superior do encosto deverá haver um balaústre/pega-mão próximo ao corredor, para servir aos passageiros em pé. Todos os balaústres que são pontos de apoio devem ser em tubo encapsulado em termoplástico, na cor amarela 5Y 8/12⁷. Quando não for possível o encapsulamento, devem ser pintados em epóxi na cor do material encapsulado (atentar para a padronização de cor). Demais balaústres devem ser na cor cinza.

No teto do veículo devem ser instaladas 02 linhas de balaústres/corrimãos paralelos (sentido longitudinal), na cor dos balaústres/pega-mão, no alinhamento imediatamente acima dos bancos com uma variação máxima de 100 mm para a lateral do veículo. Não será admitida a aplicação de "emendas" expostas nos balaústres/corrimãos.

Apenso aos corrimãos deverão ser instaladas alças flexíveis para apoio de pessoas de baixa estatura. Deverão ser distribuídas ao longo de todo o veículo ao menos 20 alças. Eles deverão possuir revestimento que não suje as mãos dos usuários. Paralelo ao corrimão superior, a campainha (cigarra) deverá operar por cordão fixo ao teto e botões de acionamento próximo às portas de desembarque e na área reservada a cadeirante.

7.3.5.5. Área computável para capacidade do veículo

Excluindo os espaços reservados para uso exclusivo (posto de comando, degraus, cobertura do motor, catraca, varredura de portas e espaço para cadeirantes), o espaço restante será configurado para passageiros.

Da área disposta para passageiros em pé, exclui-se também o espaço reservado para passageiros sentados, e não pode apresentar número máximo de passageiros transportados por m² de 6 pessoas/m².

A lotação máxima do veículo deverá ser fixada no painel frontal do ônibus, com distinções de lotação máxima de passageiros sentados e em pé, juntamente com o ano de fabricação do veículo. Além disso, o ano de fabricação deverá ser disposto conforme lei municipal nº 2312/2016, abaixo da janela do motorista, com a finalidade de garantir maior visibilidade aos usuários do sistema de transporte coletivo do município.

⁷ Parâmetro de cor *Munsell*

Viagens que operem com mais de 95% da lotação máxima com regularidade em horários específicos deverão operar com veículos com maior capacidade, ou a linha deverá ajustar o quadro de horários para incluir nova oferta de horário na faixa horária sobrelotada.

Caso não haja disponibilidade de veículos reservados para a frota disponíveis para alocação da viagem, a Concessionária deverá aumentar o quantitativo de veículos alocados para a linha.

7.3.5.6. Espaço destinado a acomodação de portador de necessidades

Deverá ser reservado espaço para a acomodação de pelo menos um portador de necessidades especiais do lado oposto à porta com rampa de acessibilidade. Estes espaços deverão permitir a entrada da cadeira de rodas e sua acomodação no sentido longitudinal do veículo. A cadeira deverá ser fixada por trava de roda e facilmente manuseada pelo passageiro. Também deverá existir um cinto de segurança retrátil ou outro dispositivo semelhante para contenção do corpo do passageiro. A concepção destes dispositivos deverá prever a sua manutenção em bom estado de limpeza.

7.3.5.7. Demais itens do arranjo interno do veículo

Nas imediações das portas deverão existir colunas ou apoios para a movimentação interna dos passageiros. A catraca deverá ser posicionada próxima a porta de entrada. As tonalidades do piso, bancos, laterais, teto e apoios internos deverão formar um conjunto harmonioso que produza uma sensação de conforto aos passageiros.

O revestimento do piso deverá ser de material que apresenta boa condição de atrito e facilidade de limpeza.

Na parte superior ao vidro dianteiro, deverá estar fixado adesivo com a identificação do veículo, bem como sua idade e capacidade de passageiros sentados e em pé, além de número de telefone do Órgão Gestor para informações, dúvidas e reclamações. No painel atrás do motorista, ficará um espaço destinado à fixação mensagens e comunicados em geral para a população acerca do serviço de transporte coletivo. Poderá conter painel eletrônico para comunicação de informes e exploração midiática.

Junto a cada porta, e de forma protegido e quando possível integrado ao anteparo ali existente, deve ser instalado um recipiente apropriado para colocação de lixo, não deve se constituir em “risco potencial” e nem obstruir a passagem. O recipiente deve ter fixação suficiente para evitar que se desprenda facilmente e nem provoque ruídos excessivos, além de ser facilmente removível para a realização de limpeza.

7.3.6. Equipamentos eletrônicos

Segue as características dos equipamentos eletrônicos obrigatórios e opcionais. As especificações dos equipamentos embarcados encontram-se no Anexo IV.

7.3.6.1. Bilhetagem eletrônica

O veículo deverá prever a instalação de dispositivos de validação de bilhetes e de sua interface via telecomunicação com a garagem (em tempo real) e com os equipamentos de gerenciamento eletrônico de frota. As informações do sistema de bilhetagem deverão ser

espelhadas concomitantemente ao órgão fiscalizador (com acesso total para gerenciamento e operação). A bilhetagem deve ser monitorada a distância por sistema de telemetria para evitar fraudes dos benefícios.

7.3.6.2. GPS

A frota destinada à prestação dos serviços público de transportes coletivos de passageiros deverá possuir sistema de GPS (Posicionamento Global por Satélite) em todos os veículos de forma a permitir serviço de informação aos usuários via web indicando a localização dos veículos e o tempo de chegada aos pontos de embarque e desembarque.

As informações coletadas pelo sistema de GPS referente à localização dos veículos deverão ser disponibilizadas para gerar um sistema em tempo real que permita, entre outras ações, mostrar o tempo de chegada nas paradas à população, por meio de aplicativo próprio e/ou para outras plataformas no mercado que realizam o mapeamento de transporte público.

7.3.6.3. Circuito Fechado de Videomonitoramento (CFTV)

Todos os veículos devem estar contemplados com sistema de monitoramento operacional. O conjunto deve apresentar câmeras para visualização da via frontal, traseira, do operador, bem como de todo o salão do ônibus, podendo ter incorporado a função de auxílio ao condutor.

O equipamento deve ter capacidade de memória para gravação e armazenamento das imagens por um período de trinta dias (sem sobreposição) e deve permitir a interação com demais equipamentos embarcados. O posicionamento e a quantidade serão definidos na oportunidade da avaliação do projeto/planta do veículo.

7.3.6.4. Internet Wi-fi e carregadores nos veículos

O sistema de internet deve ser aplicado de forma que sua abrangência contemple o acesso eficiente à internet em qualquer ponto do interior do ônibus, garantindo o acesso simultâneo de, no mínimo, 80% da capacidade de passageiros e deve ser previamente apresentado ao órgão gestor para a comprovação do devido atendimento.

Devem obrigatoriamente em conjunto ao sistema ser disponibilizados dispositivos para a recarga de baterias dos equipamentos eletrônicos móveis (celulares, tablets, etc.) no interior dos veículos. A conexão dos referidos dispositivos deve ser do tipo USB, não podendo haver incompatibilidade, ou seja, todos os equipamentos portáteis carregáveis via USB devem poder ser carregados pelas tomadas dos ônibus. O posicionamento e a quantidade serão definidos na oportunidade da avaliação do projeto/planta do veículo.

7.3.6.5. Sistemas de comunicação interno/música ambiente

Mídias/comunicador: tocar rádio FM ou lista de músicas MP3 próprias em som ambiente, além de comunicar os pontos de paradas, fechamento e abertura das portas e demais informativos do sistema em um volume distinguível dos demais ruídos internos e externos no veículo.

7.3.7. Identificação visual externa dos veículos

A pintura externa dos veículos deve ser padronizada na cor branca, e a disposição do layout externo dos veículos (plotagem) devem possuir um tratamento uniforme definido previamente pelo órgão gestor (devendo conter no mínimo as cores e símbolos oficiais de Porto Velho, além de informações do nome do Concessionário de forma simples e menção à Cidade de Porto Velho) além da inscrição do veículo e número de telefone de atendimento da SEMTRAN ao usuário.

7.4. Evolução da Operação

A operação do sistema de transporte coletivo do município de Porto Velho foi desenhada para garantir alta frequência de operação das linhas tipo Bairro – centro – bairro, e o equilíbrio econômico-financeiro da Concessionária através da maximização da quilometragem rodada por veículo diária.

A evolução da Fase I para a Fase II altera a estruturação do cenário licitado para um sistema de operação tronco-alimentado. Nesta etapa, as características de operação do sistema pela Concessionária serão garantidas (quantitativo de viagens e índice de passageiros por quilômetro), sendo alterado o itinerário e frequência das rotas.

As características do lote II estão descritas no Anexo II.

7.5. Exigência de frota com ar-condicionado

Para a composição da frota inicial, será exigido um total de 10% dos veículos com ar-condicionado.

A cada renovação de veículos da frota (alteração e exclusão), o referente a 20% dos veículos sem ar condicionado que deixarem de operar em determinado ano deverão ser substituídos por veículo com ar-condicionado. Para estabelecer este quantitativo de veículos com ar-condicionado a ser incluído por ano, será considerado o arredondamento superior da porcentagem do número de veículos.

7.6. Remuneração e gestão financeira

A remuneração da Concessionária se dará através da tarifa de remuneração, cobrada pelo número de passageiros transportados. A tarifa de remuneração é desvinculada do valor da tarifa pública. Esta é referente ao valor integral pago pelo usuário para utilizar o sistema, e na qual se baseia as porcentagens de benefícios. A lógica da remuneração do Sistema Proposto pode ser resumida nos seguintes pontos:

- A tarifa do serviço cobrada do usuário observará os percentuais de gratuidades e descontos existentes;
- A remuneração será desvinculada da tarifa pública, de modo que a Concessionária será remunerada de acordo com a quantidade total de passageiros que transportar, respeitando no momento da cobrança da passagem o valor da tarifa pública cobrada por tipo de usuário;

- Haverá integração temporal de 90 minutos, por meio de bilhete eletrônico e em demais locais como terminais especificados pelo Órgão Gestor;
- É possível elaborar outras modalidades tarifárias, com tempos de integração temporal diferenciados, garantindo o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato;
- Haverá desvinculação explícita entre Reajuste e Revisão do Valor de Remuneração do operador, definida em edital:
 - Reajuste corresponde à atualização periódica, a ser definida baseada em índices de mercado, de forma a manter o poder monetário do valor de remuneração a ser repassado para o operador;
 - Revisão corresponde ao processo de mudança nos critérios pelos quais o valor de remuneração é calculado, cuja periodicidade pode ou não ser pré-fixada;
- Será permitida ao operador a realização de Receitas Extraordinárias (Receitas Acessórias) advindas de serviços complementares ao serviço de transporte, respeitado o disposto no Anexo III. Constituem-se Receitas Acessórias da Concessionária a ser contratada, aquelas advindas da exploração de publicidade comercial de espaços nos veículos, ou da implantação, por sua conta e risco, de sistemas de sonorização e/ou audiovisuais nos ônibus vinculados aos serviços, vedando-se, desde já, a veiculação de publicidade de natureza político-partidária. Exemplos:
 - Recursos provenientes de exploração de publicidade nos veículos e nos sistemas de informação;
 - Retorno de investimentos realizados com os recursos arrecadados pela venda de créditos no Sistema de Bilhetagem Eletrônico;
 - Outras identificadas pelo Poder Público.
- Deverá ser destinado sem qualquer ônus, o percentual de 30% (trinta por cento) do espaço da exploração publicitária prevista para fins de propagandas institucionais e de utilidade pública do Poder Concedente;
- As receitas acessórias decorrentes da exploração publicitária, de qualquer natureza, no interior ou na parte externa dos veículos da CONCESSIONÁRIA, na forma física ou eletrônica, que pode ser por meio de televisores ou similares (áudio ou vídeo), quando houver, serão rateadas da seguinte forma:
 - 50% (cinquenta por cento) auferidas exclusivamente pela Concessionária, como incentivo financeiro;
 - 50% auferidas para preservação da modicidade tarifária através da revisão da tarifa.
- Toda e qualquer alteração nos pontos e paradas de ônibus deverá ser precedida, expressamente, de autorização do órgão gestor e responsável pelo contrato e objeto

deste projeto, sendo que as alterações devem estar adstritas às normas e regulamentações municipais, quanto ao uso e ocupação do solo, padronização, acessibilidade e infraestrutura.

- De forma a incentivar o uso do cartão pelos usuários, haverá atribuição de R\$0,10 de desconto no preço da tarifa público aos usuários de tarifa integral optantes pelo uso do cartão.

Da lógica de diferenciação entre tarifa de remuneração e tarifa pública, o processo licitatório apresentará um valor de tarifa de remuneração máximo estabelecido adiante neste Projeto Básico. Esse valor serve de referência aos proponentes, que devem elaborar suas propostas de acordo com os parâmetros deste Projeto Básico.

Diferente da tarifa de remuneração, a tarifa pública respeitará a legislação vigente conforme benefícios, que estão abaixo descritos, e será ajustada para garantir a remuneração pela tarifa de remuneração pelo operador:

Tabela 8. Benefícios e gratuidades vigentes

Categoria	Instrução Normativa	Desc.	Cartão
Idosos acima de 65 anos	Art. 230, § 2º da CF/88	100%	Obrigatório
Idosos acima de 60 anos	Art. 223º, Lei Orgânica	100%	Obrigatório
Portadores de deficiência	Lei Federal 8.899/1994	100%	Obrigatório
Carteiros em Serviço	Lei Federal 3326/1941	100%	Carteira Funcional
Oficiais de Justiça e do Ministério do Trabalho	Lei Federal 5010/1966	100%	Carteira Funcional
Estudantes	Lei Municipal 1406/2000	50%	Obrigatório
Vale-Transporte	Lei Federal 7418/1985	0%	Obrigatório
Passagem em cartão	--	R\$ 0,10	Obrigatório
Integrações ⁸	--	100%	Obrigatório

O reajuste será realizado pelo Poder Público sobre o valor de tarifa do sistema, conforme regras de Reajuste estabelecidas no Projeto Básico, no Edital, no Contrato, bem como pela modicidade tarifária, instituída pela Lei de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), apresentadas a seguir:

⁸ Após a primeira viagem validada pelo Cartão do sistema de Transporte Público Urbano do município, as demais viagens que são validadas utilizando o mesmo cartão serão gratuitas dentro do intervalo de integração estabelecido pelas regras da tarifa

- O Reajuste da Tarifa será realizado anualmente, considerando variação no preço dos insumos e de acordo com fórmula proposta em Edital.
 - Os valores advindos de Receitas Extraordinárias no período anterior ao reajuste tarifário constarão como subsídio para modicidade tarifária.
 - Os valores excedentes da diferença entre a Tarifa de Remuneração e a Tarifa Pública no período anterior ao reajuste tarifário constarão como subsídio para a modicidade tarifária.

- A Revisão será realizada em caráter extraordinário, a qualquer tempo, quando da ocorrência de algum dos acontecimentos listados abaixo:
 - criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, que comprovadamente impactem no equilíbrio econômico-financeiro do contrato, ressalvados os impostos sobre a renda ou lucro;
 - alteração unilateral do contrato, por parte do Poder Público, que afete o seu equilíbrio econômico-financeiro inicial.
 - modificação unilateral do contrato ou dos requisitos mínimos de prestação dos serviços, conforme especificado no edital, seus anexos e em contrato, impostas pelo poder concedente; e
 - comprovado desequilíbrio econômico-financeiro.

Conforme estrutura proposta, a estimativa dos custos utilizados na aplicação do cálculo tarifário será realizada pelo Órgão Gestor, mediante avaliação dos preços dos insumos no mercado, e das auditorias contábeis previstas no Anexo III do Edital, de forma a garantir o adequado reequilíbrio econômico-financeiro do sistema quando da variação destes itens.

7.6.1. Evolução da política tarifária

As políticas tarifárias estão associadas a políticas públicas mais amplas, que geram efeitos sobre a condição socioeconômica dos usuários, a organização do uso do solo urbano, a mobilidade urbana e a sustentabilidade econômico-financeira do Sistema de Transporte.

Desta forma, a política tarifária pode ser definida como o conjunto de decisões do Poder Público, que envolve o estabelecimento de uma estrutura tarifária (preços, estratégias de cobrança e opções de pagamento do serviço), visando objetivos econômicos, financeiros e sociais, em convergência com as diretrizes do transporte público coletivo.

A Constituição Federal estabelece que o transporte público de interesse local é competência municipal, conforme inciso V do Art. 30:

“Art. 30. Compete aos Municípios: V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;”

A definição da política tarifária aplicada aos serviços do Sistema de Transportes é atribuição do Poder Executivo Municipal. A Lei Orgânica do Município estabelece, em seu artigo 87, que:

“XXII - fixar as tarifas dos serviços públicos concedidos e permitidos, bem como daqueles explorados pelo próprio Município, conforme critérios estabelecidos na legislação municipal; “

7.7. Cálculo da tarifa e taxa interna de retorno

A Tabela a seguir traz os valores de referência para o cálculo da Tarifa Pública e da Tarifa de Remuneração do Serviço. Em função da utilização de sistemas informatizados de gestão da operação, as estimativas de custos realizadas não consideraram as funções do fiscal e do despachante. De acordo com estimativas de demanda, observando os custos acima apresentados e os investimentos necessários em frota e equipamentos de ITS, foram calculados os valores da tarifa para que a Taxa Interna de Retorno (TIR) garantisse a viabilidade econômico-financeira da operação dos serviços anteriormente descritos.

As tabelas a seguir apresentam alguns valores e parâmetros adotados para o cálculo da tarifa e taxa interna de retorno, ficando a cargo da proponente apresentar os valores a serem praticados de acordo com as planilhas modelos de cálculo da ANTP.

Tabela 9. Parâmetros referenciais adotados

Parâmetro	Valor	Fonte
Consumo de combustível		
Midi sem ar-condicionado	0,36	Sem ar-condicionado: valores médios de referência ANTP (2017)
Básico sem ar-condicionado	0,41	Com ar-condicionado: aumento de 32,5% de acordo com estudos da COPPE/UFRJ (2015)
Midi com ar-condicionado	0,48	
Básico com ar-condicionado	0,54	
Litro de óleo diesel (R\$)	R\$ 3,15	ANP (abr/2018)
Litro do Arla 32 (R\$)	R\$ 2.23	
Valor do veículo (R\$)		Pesquisa de mercado local
Midi sem ar-condicionado	R\$ 241.988	
Básico sem ar-condicionado	R\$ 308.084	
Padron sem ar condicionado	R\$ 471.113	
Midi com ar-condicionado	R\$ 333.084	
Básico com ar-condicionado	R\$ 353.119	
Padron sem ar-condicionado	R\$ 516.389	
Valor do Pneu novo (R\$)		Pesquisa de mercado local
215/75 R17,6	R\$ 730,00	
275/80 R22,6	R\$ 1.450,00	
295/80 R22,6	R\$ 1.800,00	

Parâmetro	Valor	Fonte
Valor da recapagem (R\$) 215/75 R17,6 275/80 R22,6 295/80 R22,6	R\$ 310,00 R\$ 500,00 R\$ 800,00	
Seguro obrigatório (R\$/veículo/ano)	157,42	Tabela de valores do DPVAT
Taxa de licenciamento (R\$/veículo/ano)	120,00	Valor do licenciamento no Estado de Rondônia
Fator de Utilização de Motoristas Fator de Utilização de Cobradores Fator de Utilização dos Fiscais	2,2 2,2 0,05	Padrão de Referência ANTP
Salários (R\$/mês) Motorista Cobrador Fiscal Benefícios	1.875,78 1.125,45 1.509,00 487,20	Dissídio coletivo 2017/2018
Encargos Sociais (%)	41,6%	Encargos vigentes

Além disso, para a verificação da viabilidade, as seguintes premissas foram adotadas:

- Prazo de contrato de 15 anos;
- Cronograma de renovação da frota de forma a atender às regras estabelecidas nesse Projeto Básico Edital de Licitação (idade máxima dos veículos e idade média máxima de 5 anos);
- Todos os veículos da frota inicial com até 6 (seis) anos de idade;
- De acordo com o cronograma do item anterior, foi considerada a receita com a venda dos veículos usados, baseada na idade no momento da venda e na depreciação correspondente;
- Foi considerada receita acessória igual a 2% da receita tarifária, sendo que 50% de montante é auferido pelo operador;
- Calculado esse custo, utilizou-se os dados de demanda mensal existentes para estabelecer o valor da tarifa pública a ser cobrada dos passageiros pagantes. Em um sistema sem subsídios públicos e sem compensação tarifária entre os operadores, a Tarifa de Remuneração será igual à Tarifa Pública multiplicada pelo fator de equivalência (somatório do total mensal de passageiros que pagam a tarifa cheia com o total de passageiros com desconto multiplicado pelo respectivo percentual de desconto. Esse valor é dividido pelo total de passageiros transportado), que representa a porcentagem de passageiros pagantes do sistema.



Prefeitura Municipal de Porto Velho
Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes – SEMTRAN
Departamento de Transportes – DTR



Tabela 10. Composição do cenário estimado para o primeiro ano de operação

Custo Total Mensal (R\$)	Demanda Total Mensal Equivalente	Tarifa Pública calculada	% de equivalência	Tarifa de Remuneração calculada (R\$)
5.368.654,50	1.202.996	4,28	66,52	2,85

8. Cálculo do valor de contrato

- **Passageiros Totais (PT):** número total de passageiros transportados por mês;
- **Passageiros com Benefícios 1 (PB_e):** número de passageiros beneficiados do tipo “e” (desconto estudante) transportados por mês;
- **Passageiros com Benefícios 2 (PB_g):** número de passageiros beneficiados do tipo “g” (gratuidade) transportados por mês;
- **Passageiros Equivalentes do Lote (PE):** relação entre passageiros totais e com benefícios obtida pela seguinte equação:

$$PE = PT - (V_e \times PB_e + V_g \times PB_g)$$

onde V_e refere-se ao valor relativo do desconto em relação à tarifa teto e

V_g é o valor do benefício da gratuidade, ou seja, é igual a 1.

- **Tarifa Pública (TP):** tarifa pública adotada pelo sistema;
- **Valor de Remuneração Máxima (VR):** valor por passageiro transportado, que é obtido pela seguinte equação:

$$VR = (PE \div PT) \times TP$$

- **Valor Máximo de Contrato (VC):** valor de referência dos possíveis ganhos brutos do sistema. Este valor não será atribuído como uma garantia, mas sim como valor de referência. Obtida pela equação a seguir:

$$VC = VR \times PT \times 12 \times TC$$

onde 12 refere-se à quantidade de meses no ano e TC refere-se ao tempo de validade do contrato em anos.

9. Referências para elaboração da Proposta Técnica

Para fins de apresentação da PROPOSTA TÉCNICA, a Concessionária deverá atender integralmente os requisitos proposto neste Projeto Básico e os itens dispostos no Anexo IX (Proposta Técnica), sob pena de invalidade da proposta e não computação dos pontos contidos na fórmula de análise técnica deste Projeto Básico e Anexos.

Caso ocorra empate nas pontuações finais referente ao quadro contido neste Projeto Básico, entre duas ou mais propostas, será deliberado pelo critério de desempate descrito no art. 3º, §2º e incisos I, II, III e art. 45, § 2º da Lei 8.666/1993.

Fica a critério das proponentes apresentarem nas propostas técnicas disponibilidade de internet por WI-FI (item 7.3.6.4), sistema de comunicação nos veículos (item 7.3.6.5) e ar condicionado (item 7.3.3.1), que servirão para análise da escolha da melhor proposta conforme pontuação a ser destacada em quadro próprio, devendo a proposta escolhida fazer parte integrante do Contrato de Concessão, tornando-se obrigatório o cumprimento das obrigações durante todo o período do contrato, que terão plena eficácia executória em virtude do critério de escolha, todavia, não importarão em aumento de tarifa, sendo uma liberalidade das proponentes quanto à composição de suas respectivas propostas técnicas.

10. Das Penalidades pelo descumprimento do Prazo para Início da Execução e Execução Parcial do Contrato

Sem prejuízo de outras sanções estabelecidas na Lei Federal nº 8.666/93, e Lei Federal nº 12.846/2013, a Concessionária vencedora que vier a descumprir o prazo para o início da operação deverá ser declarada inidônea para licitar com o Município de Porto Velho pelo prazo de 02 (dois) anos, respeitada a defesa e contraditório, caso descumpra as condições explícitas do Projeto Básico e do Edital.

Pelo atraso no início da execução do contrato haverá multa no valor de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) por dia de atraso até o limite máximo de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), correspondente a 10 (dez) dias corridos de atraso do início da execução referente à Proposta Técnica vencedora.

Pela inexecução total ou parcial do contrato, após o seu início, haverá multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por dia de atraso quanto a inexecução parcial do contrato até o limite máximo de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais), correspondente a 30 (trinta) dias corridos de inexecução parcial nos exatos termos apresentados na Proposta Técnica vencedora.

Após o período de 15 (quinze) dias de não início de execução do contrato ou, quando do início, da inexecução parcial por período superior a 30 (trinta) dias, o referido contrato será rescindido, devendo ser chamada a segunda licitante na ordem de pontuação para assinatura de contrato e consequente execução, devendo a licitante que perder o contrato originário ser penalizada e responsabilizada nos termos da lei, bem como ser declarada inidônea para licitar com o Município de Porto Velho pelo período de 02 (dois) anos. Caso tais situações também venham a ocorrer com a segunda contratada, está responderá nos mesmos moldes destacados acima.

Em não sendo pagas no prazo acima previsto, haverá incidência de juros e correção monetária, nos termos previsto no artigo 406 do Código Civil. A multa prevista neste item não tem efeito compensatório e, consequentemente, o seu pagamento não exime a Contratada da reparação de eventuais danos que forem causados à Administração Pública ou a terceiros, em decorrência de culpa ou dolo na execução dos serviços objeto da contratação.

11. Equipe Técnica EGL Engenharia

Programa de Compensação Social da UHE Jirau, através da Energia Sustentável do Brasil

George Lavor Teixeira, Diretor executivo, Engenheiro Civil e Mestre em Engenharia de Transportes

Flávio Amaral Ferrari – Diretor executivo, Engenheiro Civil e Esp. Em Transportes

Marilei Menezes – Diretora de Planejamento e Gestão, Engenheira Civil e Mestre em Engenharia Civil

Cláudio Leite – Coordenador de Transportes, Engenheiro Civil e Esp. Em Gestão de Projetos

Ana Paula Medeiros – Arquiteta Urbanista, Mestre em Engenharia de Transportes

Ana Cláudia de Oliveira – Administradora de Empresas e Esp. Em Gestão Pública

Carlos Eduardo Neves – Engenheiro Civil

Mariana Marçal Thebit – Arquiteta Urbanista

Rosangela Peixoto – Advogada e Esp. Em Direito Público

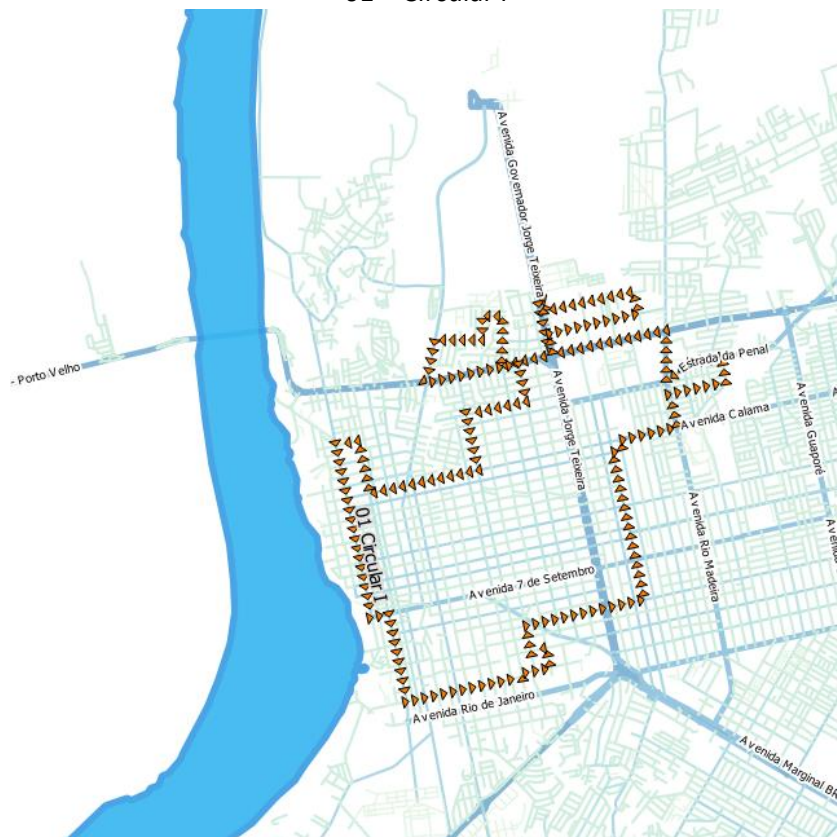
Lucas Morenno – Estagiário de Engenharia Civil

ANEXO I-A - Itinerários e Rotas do Transporte Público Coletivo Urbano

Os itinerários das linhas estão disponíveis em arquivo KML para Georreferenciamento.

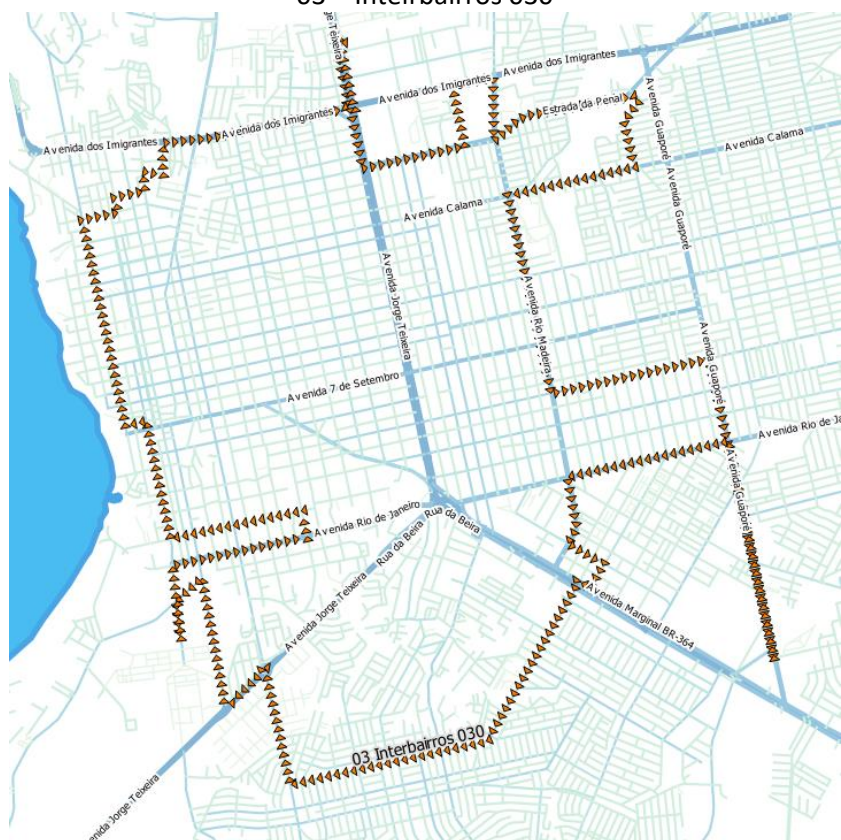
Segue em anexo o quadro de linhas proposto:

01 – Circular I



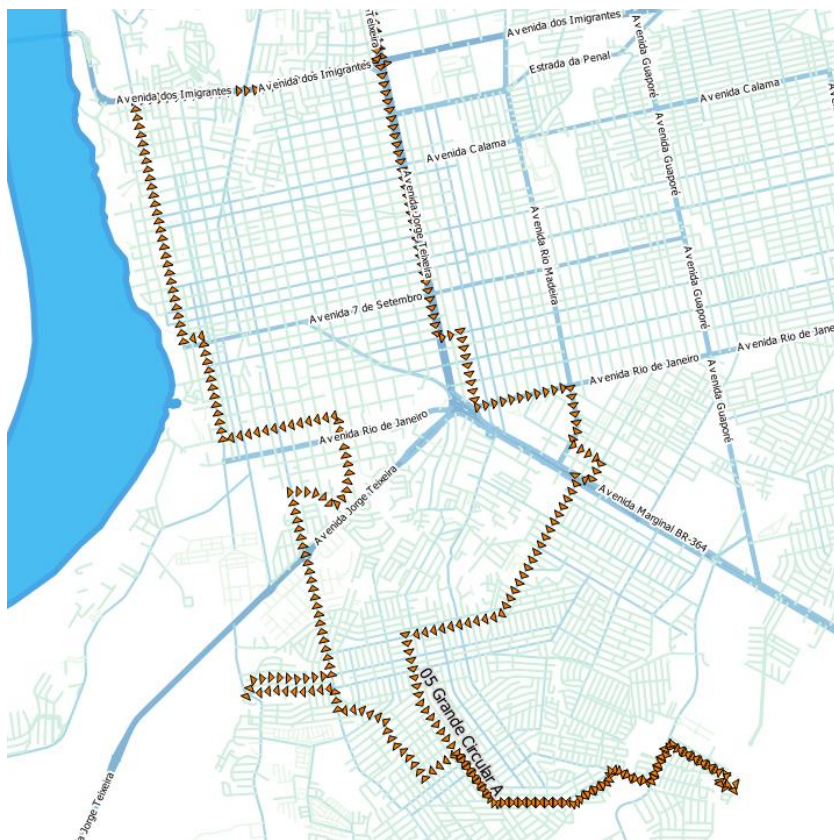
02 – Circular II



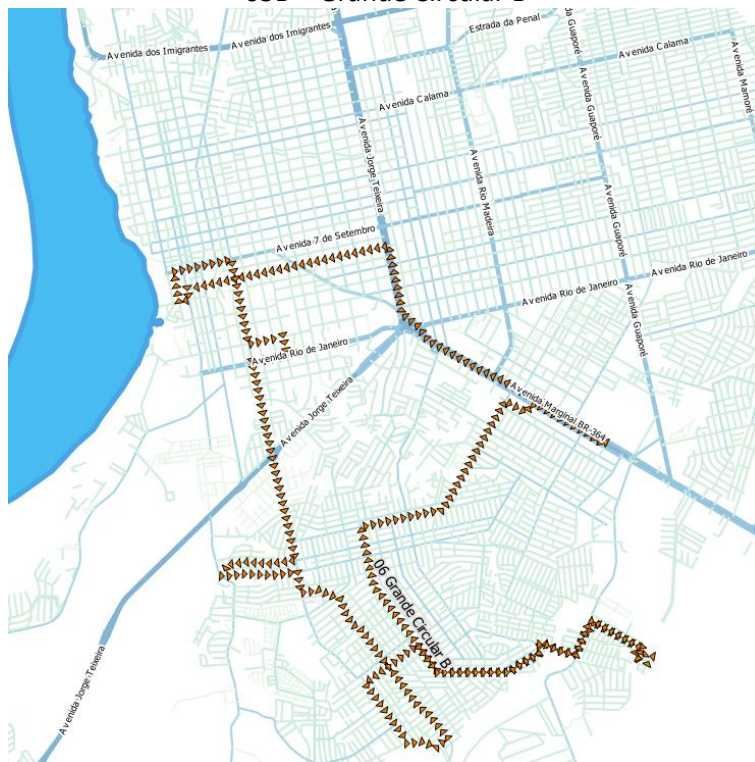


The map displays a network of streets in Interbairros 040. Key streets include Avenida dos Imigrantes, Avenida Calama, Avenida 7 de Setembro, Avenida Rio de Janeiro, Avenida Marginal BR-364, and Avenida Guaporé. A specific route is highlighted with a dashed line and arrows, starting from the top left and moving through the neighborhood. The map also shows a body of water on the left side.

05A – Grande Circular A



05B – Grande Circular B



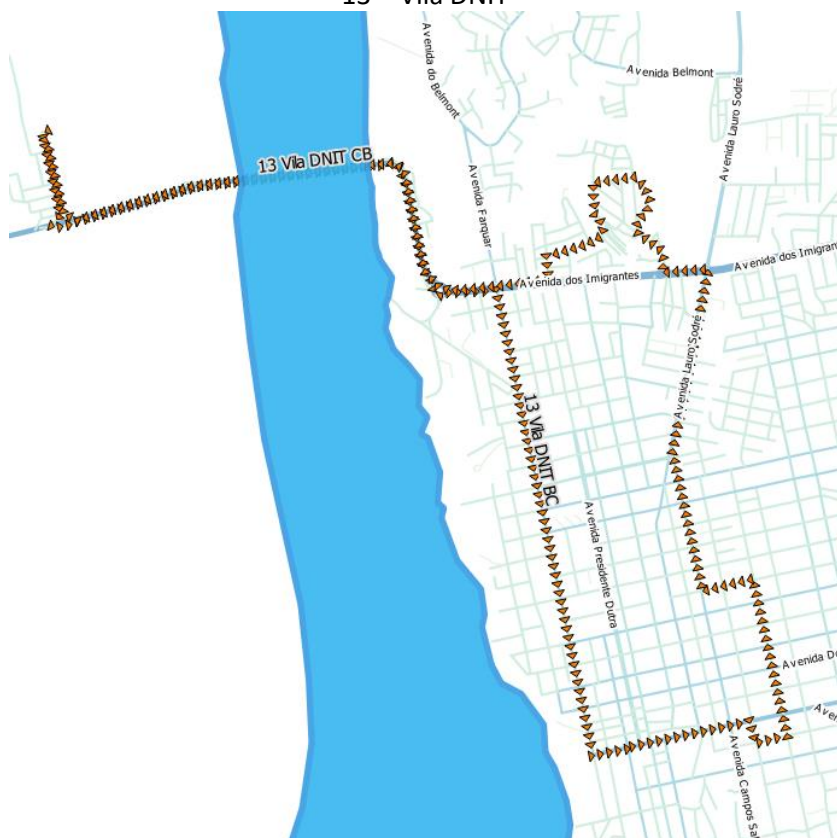
A map of a section of Rio de Janeiro, Brazil, showing the route of the 10 Expresso Central bus line. The route is indicated by a series of orange arrows. It starts near the bay, runs along Avenida dos Imigrantes, and then turns south along Avenida Tiradentes and Avenida Calama. Other visible streets include Avenida 7 de Setembro, Avenida Rio de Janeiro, and Rua da Beira. The bay is shown in blue on the left side of the map.

The map shows the Unirio campus area in Rio de Janeiro. A blue line represents the route of the 11 bus line, starting from the bay and running along the campus. Key streets labeled include Avenida Dom Pedro II, Avenida 7 de Setembro, Avenida Rio de Janeiro, Avenida Campos Sales, Rua Almirante Barroso, Rua Alameda, Rua Proletária de Menezes, Rua Roberto Mendes, Rua Sucupira, Rua Angico, Rua A Igodoeiro, Avenida Campos Sales, Rua Granito, and Rua 7 de Setembro. The map also shows the bay and the surrounding urban area.

12 – Triângulo

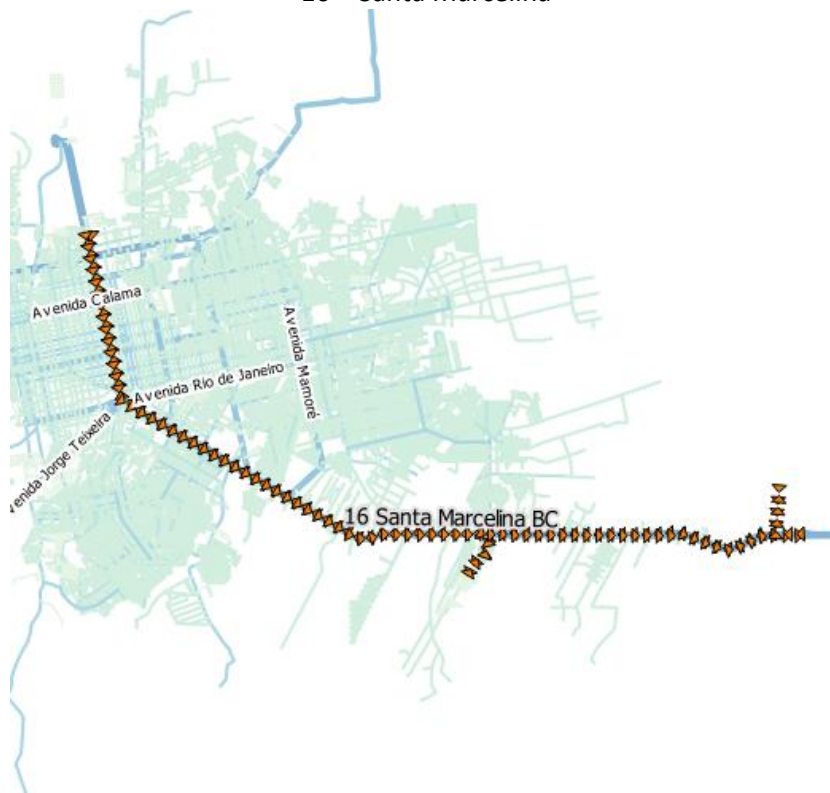


13 – Vila DNIT



[illegible]

16 – Santa Marcelina



17 – Bairro Novo



21 – Cristal do Calama



22 – Quatro de Janeiro



23 – União da Vitória



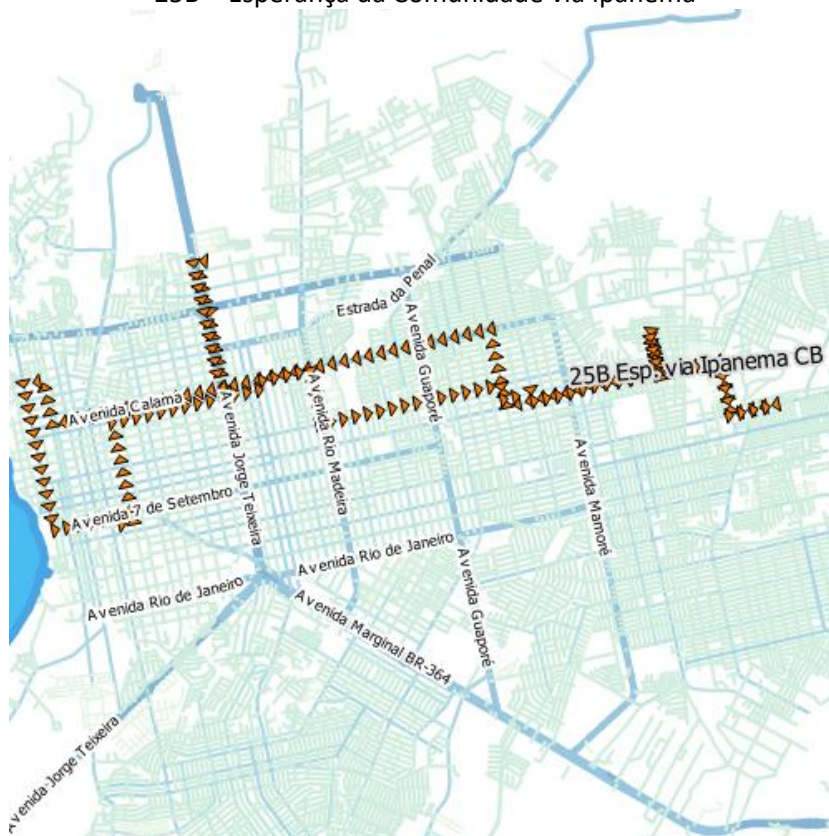
24 – Guajará



25A – Esperança da Comunidade

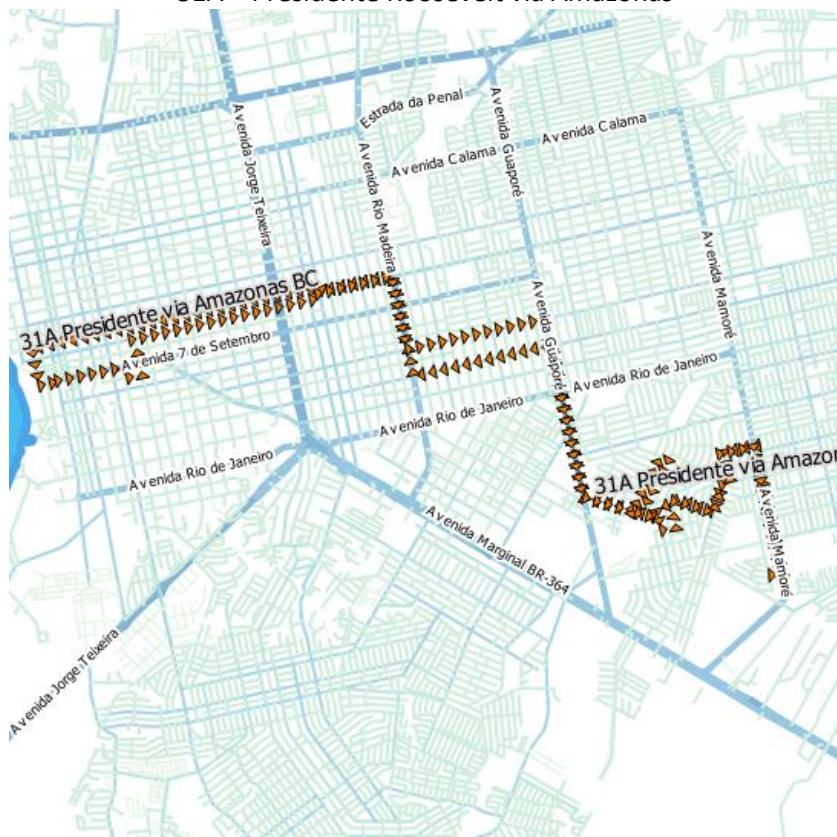


25B – Esperança da Comunidade via Ipanema

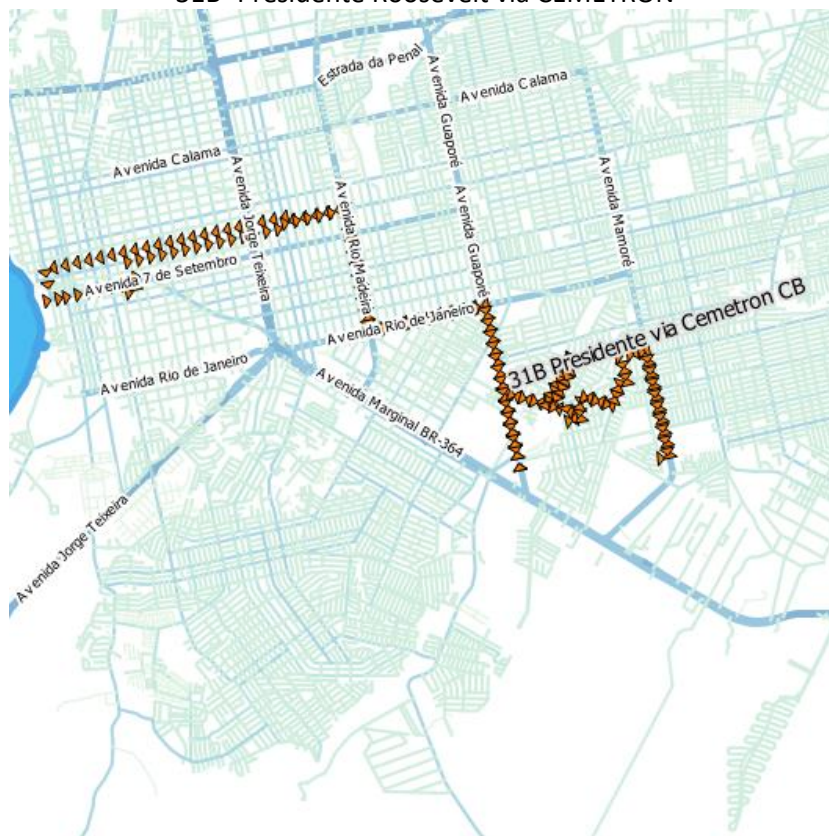


The map displays the urban layout of Rio de Janeiro, with a focus on the 26 Nova Esperança bus lines. The 26 Nova Esperança BC line is shown as a solid orange line, and the 26 Nova Esperança CC line is shown as a dashed orange line. Both lines follow Avenida 26 de Novembro, which runs vertically through the center of the map. The map also shows other major roads such as Avenida Tiradentes, Avenida Calama, Avenida Rio de Janeiro, Avenida Amazonas, Avenida Guaporé, Avenida Rio Madeira, Avenida Rio do Norte, Avenida Guaporé, Avenida Calama, Avenida Tiradentes, Avenida Lino Sodré, Avenida Presidente Dutra, Avenida Campos, and Avenida Manoel. The Rio de Janeiro Botanical Garden is visible in the upper right corner. The map is oriented with North at the top.

31A – Presidente Roosevelt via Amazonas



31B -Presidente Roosevelt via CEMETRON



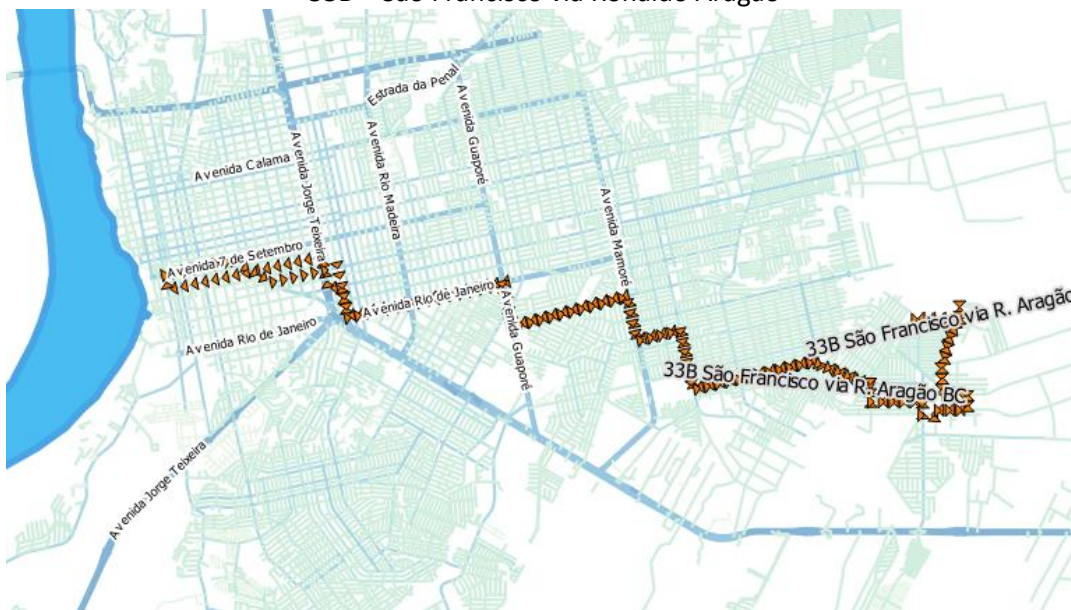
32 – Tancredo Neves



33A – São Francisco



33B – São Francisco via Ronaldo Aragão



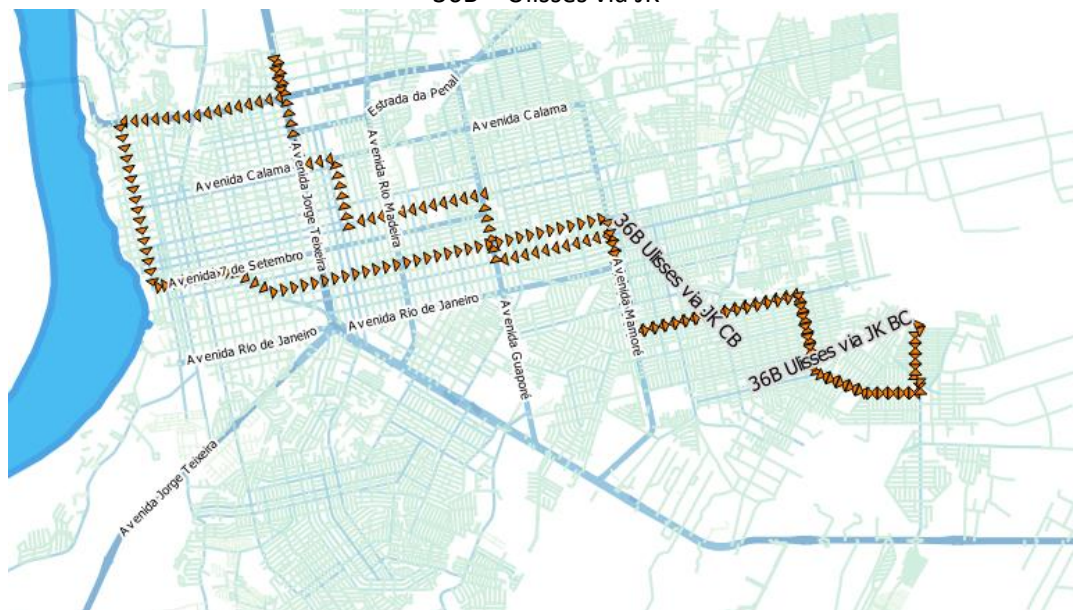
34 – Mariana



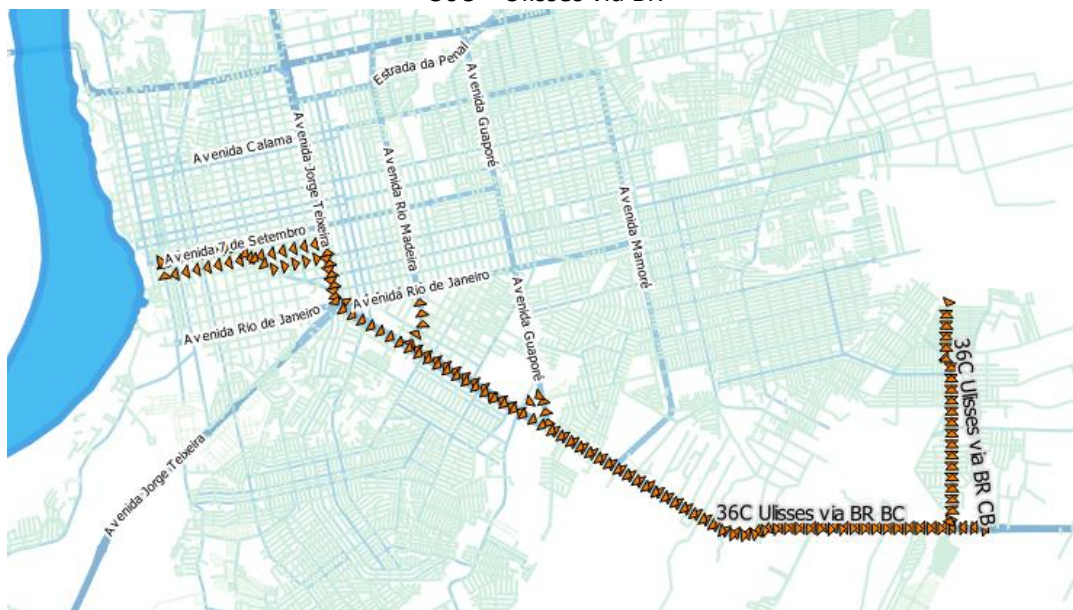
36A – Ulisses via Tancredo Neves



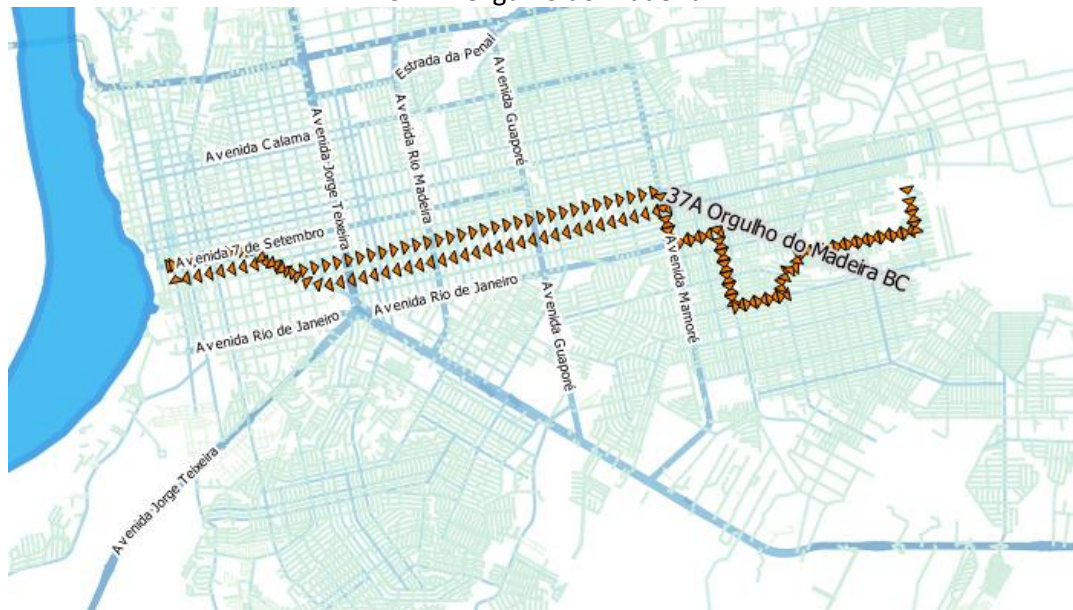
36B – Ulisses via JK



36C – Ulisses via BR



37A – Orgulho do Madeira



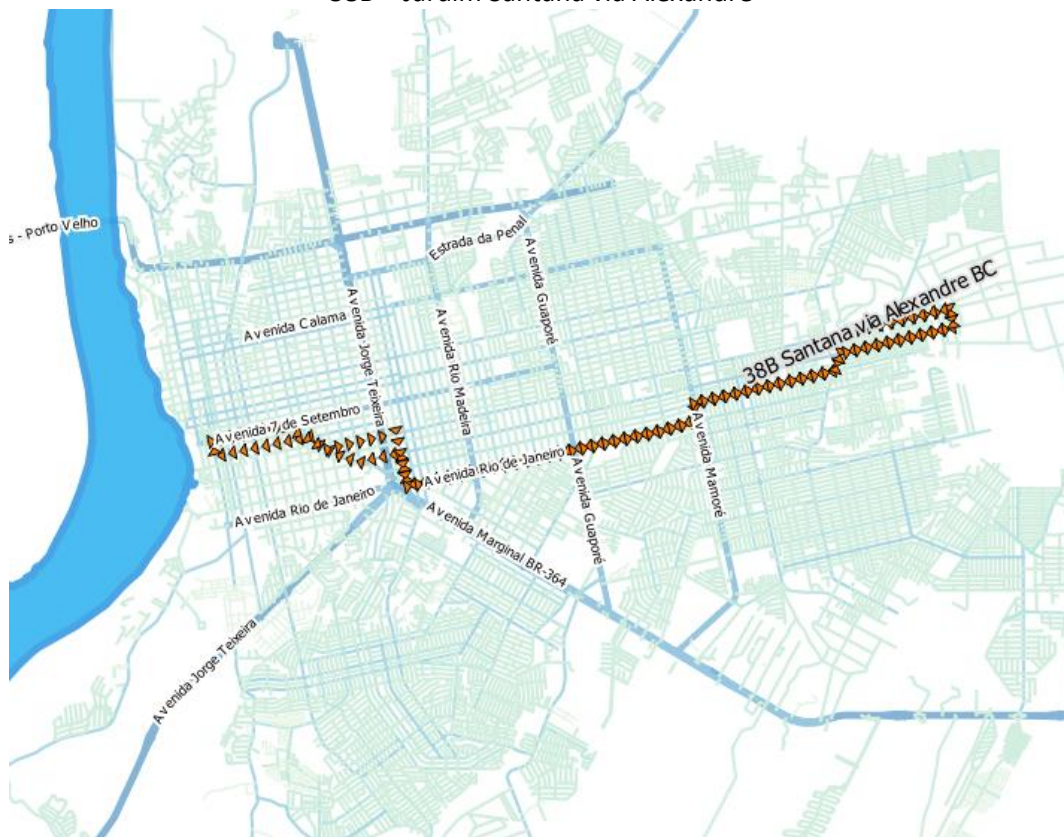
37B – Orgulho do Madeira via Shopping



38A – Jardim Santana



38B – Jardim Santana via Alexandre



41 – Jardim Eldorado



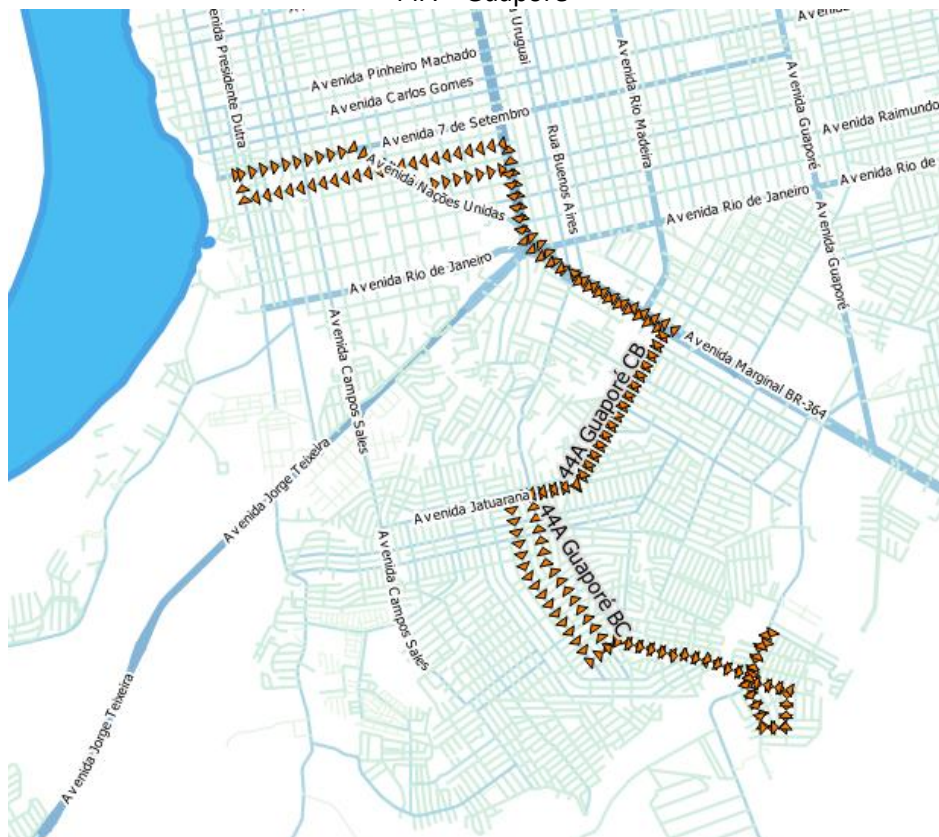
42 - Areal



43 – Novo Horizonte



44A – Guaporé



44B – Guaporé via JP



46 – Cohab Floresta



47 – Norte Sul



The map shows the route of Avenida Jorge Teixeira, which is highlighted in blue. The route starts at Avenida Dom Pedro II, goes south along Avenida 7 de Setembro, then turns west along Avenida Nações Unidas, and finally turns south along Avenida Campos Sales. The map also shows other major roads like Avenida Pinheiro Machado, Avenida Rio de Janeiro, Avenida Marginal BR-364, and Avenida Jabaquara. Various streets and landmarks are labeled, including Rua Uruguaçu, Rua Três de Maio, Rua Sucupira, Rua Angico, Rua Algodoeiro, Rua Geraldo Siqueira, Rua Ananias, Rua Pau Ferro, Rua Joaquim da Rocha, and Escola Teófilo de Setembrino. A large body of water is visible on the left side of the map.

ANEXO II - Diretrizes para operação e evolução do sistema de Transporte Público Urbano de Porto Velho

1. As Atribuições

Constituem atribuições do Poder Concedente, além das atribuídas em EDITAL e CONTRATO:

- acolher para análise e emitir pareceres sobre propostas encaminhadas pelo Consórcio sobre a oferta dos serviços de transporte, em especial sobre ao Plano Operacional;
- definir parâmetros e padrões técnicos para a prestação de serviços adequados
- fixar itinerários e pontos de parada;
- controlar e fiscalizar o Sistema;
- orçar e gerir receitas e despesas do Sistema;
- implantar e extinguir linhas e extensões;
- gerenciar e controlar o vale transporte, o cartão transporte ou equivalente;
- estabelecer a planilha de custos;
- elaborar e fiscalizar a aplicação dos cálculos tarifários;
- vistoriar os ônibus, garagens, instalações e demais veículos da Concessionária contratada;
- fixar e aplicar penalidades;
- promover periodicamente auditorias na Concessionária contratada;
- estabelecer as normas de operação;
- implementar medidas efetivas no controle e atualização dos parâmetros da metodologia tarifária, a partir da verificação dos custos, investimentos e outras despesas das contratadas;
- proceder aos cadastramentos que entender necessários;
- padronizar as características dos ônibus ou outros veículos que venham a fazer parte da frota do Sistema;
- estimular o aumento da qualidade e da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;
- implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários;

- assegurar infraestrutura viária necessária à prestação do serviço.

Constitui obrigação da Concessionária prestar o serviço delegado de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas em lei, nos regulamentos, EDITAL e CONTRATO, e em especial:

- apresentar ao órgão gestor os horários, frequência, frota e terminais de cada linha;
- realizar de estudos para adequação da oferta dos serviços ao atendimento da demanda de transporte;
- participar do planejamento global dos serviços de transporte coletivo em conjunto com o órgão gestor;
- elaborar o planejamento operacional das linhas;
- prestar todas as informações que lhe forem solicitadas;
- cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;
- operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o contratante;
- utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;
- promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente, nos termos da legislação pertinente;
- garantir a segurança e a integridade física dos usuários e trabalhadores do Sistema, instituindo mecanismos de monitoramento, controle, cumprimento das determinações do órgão gestor, vigilância, logística, tecnologia e cobertura de acidentes pessoais adequados aos custos tarifários;
- adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas; executar as obras previstas no edital e no contrato respectivo, com a prévia autorização e acompanhamento do órgão gestor;
- garantir e promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das garagens e demais instalações, equipamentos, sistemas e ônibus com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação de meio ambiente nos termos da legislação pertinente.

2. Requisitos operacionais

2.1. Considerações Gerais

Os requisitos operacionais definidos nesse documento serão as exigências mínimas de qualidade a serem cumpridas na operação e demais serviços prestados pela Concessionária.

A Concessionária deverá se comprometer a utilizar toda a sua experiência e empregar todos os recursos tecnológicos necessários para superá-los.

De acordo com o parágrafo 1º do Artigo 6º da Lei Federal nº. 8.987/95, o serviço adequado é aquele que atende aos requisitos de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia e a modicidade tarifária.

Os requisitos operacionais definidos nesse documento, além de serem de cumprimento obrigatório, serão a base para a elaboração das diretrizes operacionais. Estes requisitos irão embasar os regulamentos, instrumentos e procedimentos que serão adotados na operação, quer em situações de normalidade quer em situações de contingências, de acordo com as características técnicas, operacionais e construtivas dos sistemas, equipamentos e instalações que serão implantadas.

Durante a vigência do Contrato de Concessão, os documentos relativos às diretrizes do regulamento operacional deverão ser revisados quinquenalmente ou sempre que for necessário, objetivando adaptá-los a novos cenários ambientais e/ou tecnológicos. Caso seja necessário, por razões excepcionais, operar temporariamente em desacordo com a versão vigente das diretrizes operacionais, a Concessionária deverá apresentar justificativas para tal fato ao órgão gestor e, se necessário, elaborar diretrizes específicas para serem adotadas nessas condições de operação excepcional.

2.2. Do Planejamento do Serviço

O planejamento dos serviços de transporte coletivo será realizado pela Concessionária em conjunto com o órgão gestor, observando-se os seguintes princípios:

- oferta aos usuários da mais ampla mobilidade e acesso a toda área urbana, no menor tempo e custo possíveis, com segurança e conforto (considerar o tempo que o usuário leva para acessar o ponto de ônibus, a espera pelo veículo, o deslocamento, eventual transferência e o acesso ao destino partindo do ponto de parada);
- preservação da rede unificada e integrada como conceito primordial para a estruturação dos serviços de transporte coletivo;
- priorização da circulação dos veículos de transporte coletivo no sistema viário em relação a circulação dos demais veículos;
- observância das políticas urbanas dos municípios e da política urbana metropolitana, expressa nos planos diretores;
- observância das necessidades de atendimento de transporte da população em áreas de expansão urbana ou de adensamento populacional;
- observância das diretrizes, análises, ações e programas estabelecidos no Plano de Mobilidade e nas suas futuras atualizações;
- observância das manifestações da população através dos meios instituídos e, em especial, das informações colhidas através de pesquisas periódicas;
- emprego de metodologias e técnicas adequadas, baseadas em dados históricos e pesquisas atualizadas sobre a demanda de transporte;
- proposição do uso de tecnologias apropriadas aos serviços.

O órgão gestor realizará o planejamento dos serviços de transporte de forma articulada com a Concessionária, sem prejuízo de sua autoridade gestora executiva.

A especificação dos serviços de transporte será realizada tomando-se como base a demanda, aferida por processos diretos ou indiretos de medição; o seu comportamento em termos de distribuição espacial e temporal; a capacidade dos veículos utilizados; a taxa de conforto, em termos de densidade de passageiros em pé; os intervalos máximos de espera; o tempo de viagem e demais condições específicas.

Considerando que não se é conhecido a velocidade comercial média das linhas nos principais corredores e no sistema como um todo, será fixado como valor de referência para a definição dos parâmetros operacionais acima, considerando também que atualmente são desconhecidos de forma completa os comportamentos dos usuários e do público (pedestres e motoristas) no entorno dessas linhas, bem como a integração das mesmas com os sistemas de controle semafóricos na região servida.

Cabe ao órgão gestor determinar as linhas e horários do sistema de transporte público, sendo que as Concessionárias, a partir da especificação dos serviços, poderão elaborar e sugerir alterações no Plano Operacional, definindo as tabelas de serviços e, conseqüentemente, o quadro de horários para validação pelo órgão concedente.

O plano operacional será apresentado pela Concessionária ao órgão gestor, que o avaliará, antes da definição final do quadro de horários a ser praticado. Havendo necessidade de ajustes no plano operacional apresentado na forma, em razão da avaliação, a Concessionária fará as revisões, apresentando-o para aprovação final.

A Concessionária poderá atualizar o plano operacional, independente da realização dos estudos de especificação dos serviços, como no caso de ajustes de jornada de operadores, devendo submetê-lo a aprovação do órgão gestor.

Todas as informações operacionais necessárias à prestação dos serviços resultantes da especificação e do plano operacional serão registradas pelo órgão gestor em cadastro.

Os aumentos do quantitativo da frota em termos reais, assim compreendidos quaisquer aumentos da frota contratual da Concessionária, a qualquer tempo, sem o correspondente e proporcional aumento da demanda transportada, ensejará a concomitante revisão do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, e o aparelhamento dos ajustes em aditivo contratual específico.

Destaca-se que, em casos de diminuição de demanda, prioritariamente à pedidos de reequilíbrio, deve-se discutir a viabilidade de redução de frequência, primando pela modicidade da tarifa e remuneração do Concessionário.

2.3. Prestação do Serviço

A Concessionária desenvolverá seu programa operacional de forma a assegurar ao órgão gestor que:

- os veículos prestarão serviço de embarque e desembarque de passageiros em todas as paradas que se encontrem em estado operacional, na linha ou em serviço parcial de linha onde estiverem circulando e que, quando o serviço não for prestado pelos motivos operacionais listados a seguir, os usuários serão informados do fato e dos motivos que o ocasionarem:

- início ou término do serviço operacional;
 - ajustes na grade horária ou estratégia operacional;
 - falhas;
 - incidentes;
- os veículos só poderão trafegar com todas as portas fechadas e realizar a operação de portas (abertura e/ou fechamento) quando parados;
- o embarque dos passageiros nos ônibus somente ocorrerá pela porta dianteira, salvo nos terminais de integração e nas plataformas de corredores que operem em regime de área paga, situação em que o embarque ocorrerá pelas portas definidas no modelo operacional desses equipamentos públicos;
- o tráfego dos veículos observará as normas de trânsito, às normas específicas de circulação em corredores de transporte e terminais de integração;
- os motoristas conduzirão os veículos de modo a não gerar situações de insegurança e desconforto aos passageiros, como freadas ou arrancadas bruscas e velocidade incompatível com o tipo de via;
- a parada dos veículos nos pontos de parada e nas plataformas de embarque deverá ser de modo a garantir, com segurança e conforto, o acesso ou o egresso dos usuários no veículo, o que impõe a observância de distâncias compatíveis entre a porta do veículo e o piso da calçada ou das plataformas de embarque, salvo a existência de bloqueios que impeçam tal feito no interior dos terminais de integração, assim entendida a área paga dos terminais;
- o embarque dos passageiros deve ser realizado normalmente pelas portas de desembarque dos veículos, ressalvados casos específicos regulados por meio do órgão gestor;
- os motoristas observarão as necessidades especiais das pessoas portadoras de deficiência, dos idosos, gestantes, lactantes e pessoas acompanhadas por crianças de colo no acesso ou egresso do veículo, incluindo, caso necessário e disponível, a operação de sistemas de elevação de cadeiras de rodas;
- os veículos deverão circular, quando em serviço nas linhas, com a correta identificação da linha ou destino no seu letreiro e, ainda, com demais elementos de comunicação externa que auxiliem a comunicação com os usuários sobre trajetos e referenciais urbanos atendidos.

2.4. Acesso ao sistema e aos dados, aplicação das regras de “Compliance” ao Contrato de Concessão

O Serviço de Transporte Coletivo é um direito social garantido constitucionalmente no **art. 6º, inciso IV**, bem como, é disciplinado nos **art. 30, V, art. 175 caput e incisos I, II, III, IV**, quanto à competência Municipal de implementação e gestão do serviço público de caráter essencial, ainda assim, o **art. 208, inciso VII, art. 230, §2º**, o definem serviço assistencial e dever do Estado como forma de assegurar as garantias constitucionais e direitos sociais, todos estes esculpidos em nossa Constituição Federal.

No campo do acesso aos dados e informações, sob a ótica dos princípios e direitos constitucionais, o **art. 5º, inciso XII da CF** garante a inviolabilidade de dados, o que seria no

âmbito particular, seja no aspecto do indivíduo como pessoa física ou no aspecto corporativo como pessoa jurídica. Todavia, tal direito não é absoluto, uma vez que existem inúmeras decisões do Excelso STF quanto a garantia do acesso às informações e conseqüente quebra de suposto sigilo de dados ou informações quando confrontados com outros princípios de maior equivalência, daí a aplicação do princípio da proporcionalidade, bem como, pelo benefício da própria torpeza, pois à ninguém é lícito utilizar de salvaguarda legais para práticas ilícitas ou anti republicanas.

Sendo o acesso ao serviço de transporte um direito social, inserido expressamente pela **Emenda Constitucional nº 90/2015**, é certo que o mesmo recebeu um *status* constitucional elevado, pois o é tratado como serviço essencial (intermitente) que dá garantia à outros direitos sociais e garantias fundamentais. Assim, estando o serviço de transporte acobertado pelo *status* de direitos sociais, vinculado à outros direitos sociais e garantias fundamentais, ambos constitucionais, é certo que o valor do mesmo é coletivo e absoluto, sobrepondo-se ao caráter de direitos individuais, conforme veremos abaixo quanto as premissas e diretrizes do Poder Público no tocante ao planejamento, organização, modicidade e publicidade tarifária.

Partindo desta premissa, a **Lei Federal nº 12.587/2012** (Mobilidade Urbana) disciplina exaustivamente sobre “instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações” dos serviços de transporte público (vide **art. 3º**).

Ainda assim, o **art. 6º** diz que a Política Nacional da Mobilidade urbana possui como diretriz a “garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.”

O **art. 7º** da **Lei Federal nº 12.587/2012** elenca como motivo da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

O **art. 8º** da **Lei Federal nº 12.587/2012** institui diretrizes ao Poder Público sobre o exercício da política tarifária do sistema de transporte coletivo:

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; (Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo; e (Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)

X - incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários. (Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018)

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

O art. 9º da Lei Federal nº 12.587/2012 dispõe sobre o regime econômico e financeiro da concessão e/ou permissão do serviço de transporte coletivo urbano, o qual compõe e constitui a tarifa de remuneração do transporte público:

§ 1º 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.

§ 2º 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.

§ 3º 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.

§ 4º 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.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o **déficit** originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, 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 delegante.

§ 6º Na ocorrência de **superávit** tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

O art. 14 da Lei Federal nº 12.587/2012 dispõe sobre os direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana:

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 nºs 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.

O **art. 22 da Lei Federal nº 12.587/2012** dispõe sobre as atribuições mínimas dos órgãos gestores de planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Neste sentido, é óbvia a superioridade da Lei de Mobilidade Urbana e o instituto da Modicidade e Publicidade Tarifária, através da fixação da Tarifa Pública, que é uma receita para gestão de administração de um serviço público, desta forma, por força de Lei, a mesma deve ser transparente e acessível, pois não é um serviço privado ou particular, não sendo tratada (natureza) como receita de serviço privado ou particular, logo, por ser receita pública tarifada com normativa quanto à modicidade e publicidade, não está acobertada pelo sigilo.

Desta forma, a conta corrente única de receita tarifária não está coberta sob sigilo, por ser recebedora de tarifa pública, que em tese é recurso público, logo deve ser apresentados todos os extratos pertinentes à receita única e exclusiva das tarifas públicas, da mesma forma, os dados de bilhetagem eletrônica, GPS, câmeras de segurança, também fazem parte integrante do serviço público, sendo, portanto, de livre e irrestrito acesso do Poder Público, ora gestor do futuro contrato de concessão.

Neste particular, deverá ser implementada a sistemática do acesso irrestrito ao GPS, bilhetagem eletrônica e demais sistemas, bem como, deverá o Poder Público requerer uma Auditoria Externa quando entender que há qualquer dúvida ou suspeita quanto aos dados, que será custeada pelo Concessionário quando se constatar qualquer fraude, bem como, aplicação da Lei Federal nº 12.846/2013 (Compliance) e/ou outra norma Municipal.

A Constituição Federal e a Lei de Mobilidade Urbana concedem o *status* constitucional e soberano do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros como serviço público de caráter essencial e intermitente, não sendo de exclusividade da Concessionária, pelo contrário, sendo de completo acesso e intervenção do Poder Público e, dentro desta simetria, sobrepõe se sobre qualquer outro direito particular, possuindo, portanto, a primazia e sobreposição de suas as diretrizes quanto ao planejamento, organização, acessibilidade, universalidade, modicidade tarifária do sistema de trânsito local.

A Lei Federal nº 12.846/2013 (Compliance) estabelece regras de fiscalização, auditoria, controle e punição quanto aos contratos públicos, em especial em casos de desequilíbrio proposital ou fraude no serviço, o que poderá ser investigado de forma ampla e irrestrita pelo Poder Público e, ainda, ser encaminhado para providências por parte do Ministério Público.

Neste sentido, todos os dados de receita tarifária, dados de bilhetagem eletrônica, dados de GPS, entre outros, serão de soberania do Poder Público quanto ao acesso irrestrito para fins de aferição e construção da modicidade tarifária nos termos da Lei de Mobilidade Urbana, razão pela qual, as concorrentes da futura Concessão Pública, objeto deste Projeto Básico, deverão declarar formal e expressamente em suas propostas técnicas

- a)** Declaração de ciência e concordância de que não se opõe ao livre e irrestrito acesso à conta bancária exclusiva de receita tarifária, livre e irrestrito acesso aos dados da bilhetagem, GPS e câmera, inclusive do código fonte (e/ou Chave da Cidade ou outros protocolos);
- b)** Declaração de ciência e concordância de que estará sujeita à Auditoria Externa no sistema de dados e extratos descritos na alínea anterior, quando houver suspeita de qualquer fraude, em sendo constatada irregularidade, suportará o ônus da Auditoria Externa;
- c)** Declaração de ciência e concordância de que não há objeção às ordens do Poder Concedente quanto ao livre e irrestrito acesso à dados de operação e dados financeiros da tarifa pública, por não estarem sob a tutela particular da licitante (concorrente ou futura concessionária), mas sim sob a tutela do Poder Concedente, como obrigação do livre acesso e transparência da modicidade tarifária;

d) Declaração de ciência de que estará submissa às regras e diretrizes da Lei Federal de Mobilidade Urbana e Lei Federal de Compliance, da mesma forma, deverá atender integralmente tais normas a nível federal e municipal, sob pena das sanções legais previstas;

e) Declaração de ciência de que estará submissa às regras do Código de Defesa do Consumidor e Código Civil, no tocante ao direito à restituição de valores quando solicitado pelo usuário, o que deverá se dar pelo prazo máximo de 05 (cinco) dias, sob pena dos efeitos de ter contra si ações ou sanções, judiciais e/ou administrativas, de apropriação indébita e repetição do indébito (dobro), além de outras perdas e danos.

2.5. Integrações e cobrança da tarifa

A Concessionária se obriga a transportar os usuários dentro dos seguintes princípios e considerações:

- todo usuário portador de “créditos de viagens” (que podem ser magnéticos via Smartcard ou adquiridos dentro dos veículos) e as gratuidades legais, adotado nos sistemas de transporte público coletivo tem assegurado o seu direito a viajar;
- todo crédito de viagem, inclusive de integração e gratuidades, deverá obrigatoriamente ser validado, nos equipamentos instalados no interior dos veículos;
- todo o usuário não portador de créditos de viagem ou cujo Smartcard não seja validado e não passível de regularização de tal situação, no momento, deverá ser convidado a retirar-se do veículo por funcionários da Concessionária, podendo ser solicitado, se necessário, a colaboração de agentes da ordem pública, e o infrator ficará, ainda, sujeito às penalidades legais;
- serão integralmente adotadas, todas as políticas e regulamentos instituídos pelos poderes Estadual e Municipal referentes a integração intermodal, vigentes nos sistemas de transporte público coletivo de Porto Velho.

Caso ocorra uma situação que venha a exigir que o veículo em operação seja evacuado, os passageiros deverão ser informados e orientados a como proceder com segurança, devendo a evacuação do veículo ser realizada, de preferência, em um ponto de parada.

A Concessionária deverá aplicar procedimentos que assegurem ao órgão gestor e aos usuários afetados pela não conclusão da viagem que esses não serão penalizados financeiramente.

Os procedimentos a serem implantados deverão ser capazes de ressarcir os usuários que desistirem da viagem, através de crédito nos títulos que foram utilizados e corretamente validados na viagem não concluída, um crédito igual ao debitado no início do deslocamento interrompido.

Aos usuários que decidam e necessitem continuar viagem, a Concessionária deve assegurar a continuidade do seu deslocamento.

2.6. Pontos de Paradas, terminais e estações

A Concessionária deverá demonstrar ao órgão gestor que pretende tratar os pontos de parada não apenas sob o aspecto funcional de acesso ao veículo, mas como sendo a primeira interface do usuário com a rede.

Os pontos de parada, no tocante ao aspecto operacional, deverão dispor, ainda, de informações ao usuário sobre as linhas que os atendam e quadro de horários.

A localização dos pontos de paradas de ônibus, possível realocação dos mesmos, deve levar em consideração estratégias de conforto ao usuário e otimização da rede de transporte público, com anuência do órgão gestor.

2.6.1. Dos projetos de estação

A inclusão de estações agrega funcionalidades ao sistema de transporte coletivo, atendendo as necessidades dos agentes envolvidos na sua utilização e operação. As estações constituem um local abrigado e seguro para concentrar as movimentações de passageiros locais (recebidos pelas linhas alimentadoras) e integrados (recebidos pelas linhas troncais), e incluindo áreas para serviços e equipamentos de apoio às funções de operação e gestão das linhas e informação aos usuários. Nas estações fechadas, os usuários podem embarcar pelas portas sem necessidade de passar pela catraca, otimizando assim o tempo de embarque dos passageiros.

A implantação de estações de embarque será realizada após a identificação, através de estudos técnicos, dos locais adequados para formar as linhas tronco-alimentadas no município, reduzindo distância total percorrida e aumentando frequência dos horários nos bairros.

Para tanto a Concessionária deverá:

I - Fornecer todo o aparelhamento técnico, equipamentos, materiais, sistemas e pessoal necessários à prestação dos serviços inerentes aos Terminais de Integração e às Estações de Embarque.

II - Organizar e fazer cumprir o plano de operação das plataformas.

III - Proporcionar serviços adequados de embarque e desembarque para os passageiros das linhas que se utilizem dos Terminais e Estações de Embarque.

IV – Promover a vigilância patrimonial dos Terminais de Integração.

V - Assegurar que as bilheterias permaneçam abertas até o último horário de partida ou trânsito das linhas da Concessionária.

VI - Manter o bom desempenho operacional das Estações de Embarque.

VII - Arcar com as despesas decorrentes do adequado cumprimento de suas obrigações contratuais, tais como: serviços de gestão da operação, administração, sistemas de controle e informações, impostos, taxas e contribuições, tarifas de luz, de esgoto, entre outros.

VIII - Não permitir que sejam afixados nos Terminais e Estações de Embarque através de pinturas, dísticos e impressos ou ainda veiculados anúncios, notícias, notas ou propagandas imorais, políticas ou discriminatórias sob o ponto de vista de credo, religião ou cor, bem como atentatórios à ordem pública e às autoridades constituídas.

IX - Permitir livre acesso aos encarregados da fiscalização do Órgão Gestor.

X – Responsabilizar-se por danos à integridade dos Terminais e das Estações de Embarque que decorrerem diretamente da prestação do serviço de transporte coletivo.

A Concessionária deverá iniciar as atividades previstas nas Estações na data do início de implantação das mesmas.

A Fase II de operação prevê a instalação de 4 estações de pré-embarque no Sistema de Transporte Público Urbano do município (Figura 10) em um cenário de médio prazo, com locais ainda em estudo quanto à implantação:

- **Estação Central, nas proximidades da Av. Sete de Setembro ou antigo Terminal Euclides da Cunha;**
- **Estação Rodoviária, na localidade da atual Rodoviária do Município;**
- **Estação Zona Sul, nas proximidades da Av. Jatuarana;**
- **Estação Zona Leste, nas proximidades da Av. Mamoré com as Avs. Amazonas;**

A operação entre as estações ocorre com linhas troncais de alta frequência, sendo estas linhas alimentadas pelas demais linhas dos bairros.

Os pontos de apoio (Figura 8), são grandes pontos que não operam com o conceito de pré-embarque, mas dão apoio à operação da rede tronco-alimentada na região central, facilitando o acesso às diversas localidades no Centro.

O sistema prevê a instalação de 4 pontos de apoio assim localizados:

- Ponto de apoio Jorge Teixeira, já instalado (Figura 9);
- Ponto de apoio Hospital de Base, já instalado;
- Ponto de apoio Shopping;
- Ponto de apoio Palácio Rio Madeira – CPA;



- *Figura 8. Mapa esquemático da localização dos pontos de apoio*



- *Figura 9. Ponto de apoio na Av. Jorge Teixeira*

Com a implantação das estações de integração e pontos de apoio, que correspondem à evolução da operação, ficará a cargo da Concessionária a operação das linhas no sistema tronco-alimentado, substituindo assim o cenário atual de linhas convencionais ao cenário de linhas troncais e alimentadoras, resguardado o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

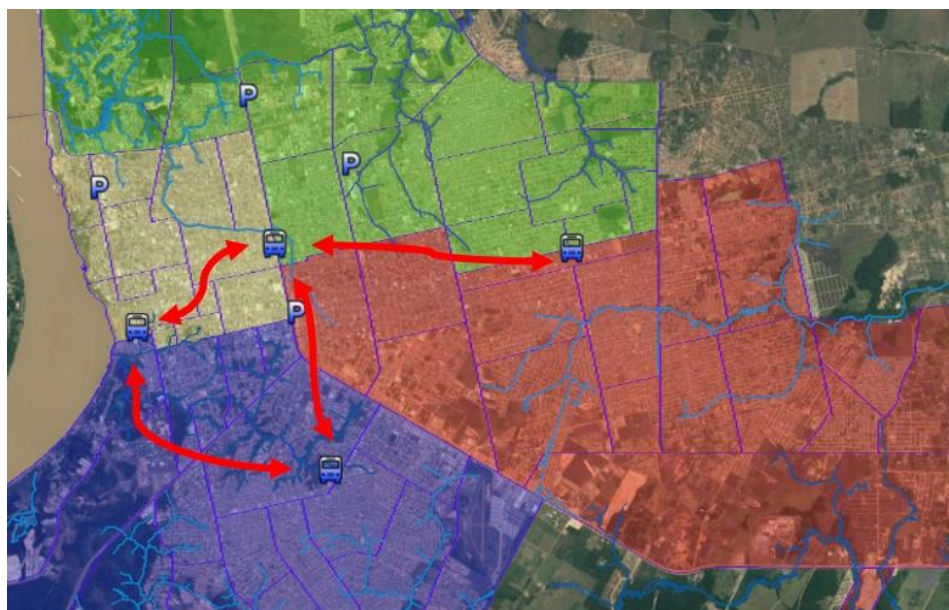


Figura 10. Mapa esquemático da operação troncal com as estações de integração

2.6.2. Dos pontos de parada

Atualmente, Porto Velho conta com 1.278 paradas de ônibus, sendo 188 com abrigos de metal e 116 com abrigos de concretos. Com relação à identificação do ponto, 361 não possuem nenhuma identificação e 613 são identificados com placas de sinalização. Além disso, verifica-se que há um número excessivos de paradas, justamente pela falta de uma identificação do ponto para a população, que cria pontos muito próximos uns aos outros conforme conveniência. A Figura 11 apresenta a distribuição espacial dos pontos de paradas no município e a Figura 12 apresenta o quantitativo agrupado por regiões.

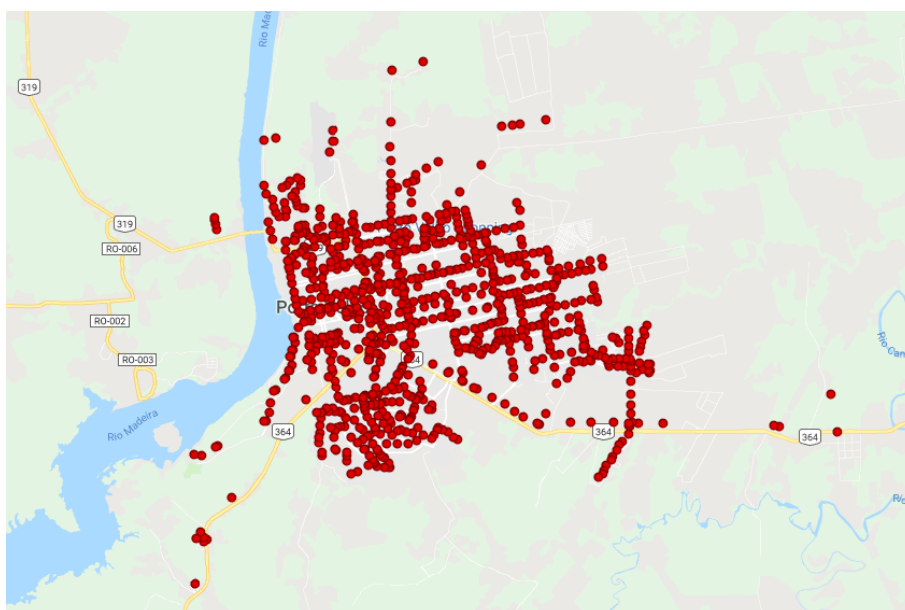


Figura 11. Distribuição espacial das paradas no município

Observa-se também que muitas paradas são criadas muito próximas umas às outras, o que aumenta o tempo de duração da viagem devido à alta frequência de abertura e fechamento das portas, o que é prejudicial ao sistema e aos usuários. É competência do Órgão Gestor a identificação da localização dos pontos de paradas.

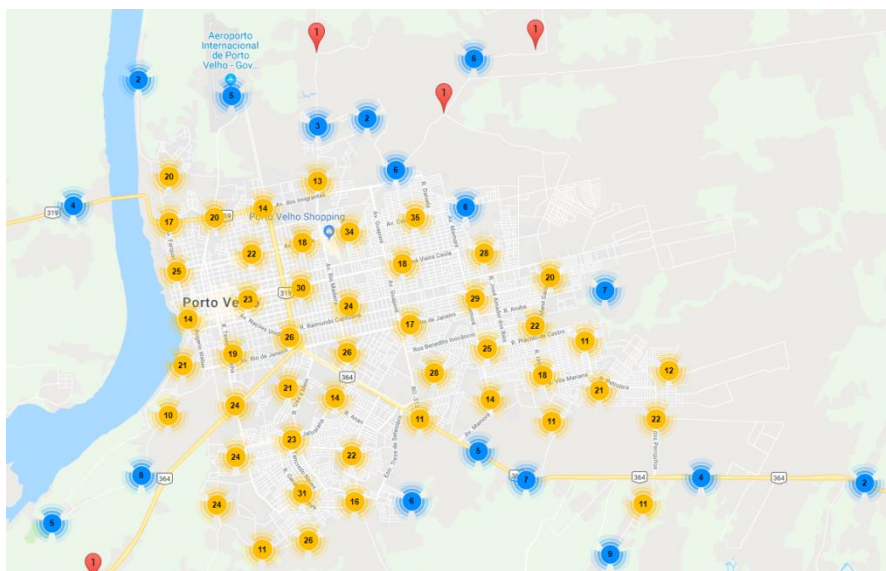


Figura 12. Quantidades de paradas agrupadas por região da cidade

2.6.3. Dos terminais – Pontos Finais

Os terminais urbanos de ônibus são os locais centrais que abrigam as linhas alimentadoras e convencionais nos bairros, e de ontem partem esses veículos com direção às estações de integração ou região central.

Também é o local onde ficam os servidores da Concessionária entre as viagens, devendo assim possuir área para descanso, banheiro, alimentação e bebedouros. É dever da Concessionária fornecer espaço apropriado ao funcionário, e zelar pela sua manutenção e limpeza, conforme legislação municipal nº 2.250/2015, que dispõe sobre condições sanitárias e de conforto nos terminais de ônibus dos motoristas e trabalhadores em transporte coletivo de Porto Velho.

2.7. Corredores de Ônibus

O corredor de ônibus é uma faixa viária exclusivamente dedicada à circulação de transporte público, visando aumentar a velocidade operacional das viagens, e com isso minimizar o tempo de duração das viagens para a população. Dessa forma, busca-se priorizar o modal público coletivo em relação ao uso intensivo do transporte privado. Fica sob a responsabilidade do órgão Gestor a instalação de faixas exclusivas de ônibus para a operação do sistema de Transporte Público Urbano, conforme estudos técnicos e diretrizes estabelecidas no Plano de Mobilidade urbano do município.

2.8. Garagem

A Concessionária deverá dispor, no perímetro urbano ou de expansão urbana do Município de Porto Velho, de local (garagem) murado ou cercado, com área de estacionamento para frota total, pátio de manobra, escritório operacional e administrativo dentro dos padrões adequados às posturas e regulamentações municipais. O local a ser utilizado para instalação da garagem da Concessionária deverá respeitar as leis de uso e ocupação do solo, meio ambiente e demais normas aplicáveis, localizado na sede do Município de Porto Velho.

Deverá dispor de áreas de estacionamento, de abastecimento, lavação, manutenção, administração, entre outras. A área do terreno deve atender satisfatoriamente às necessidades da operação, manutenção, lavagem, guarda e estacionamento dos veículos da frota. Na garagem ou garagens só poderão ser desenvolvidas atividades relacionadas com serviços de transporte ou demais atividades expressamente autorizadas pela Prefeitura de Porto Velho.

- No aspecto construtivo, os projetos e instalações devem estar em conformidade com as posturas e regulamentações do Município, especialmente, o Código de Obras, Lei de Uso e Ocupação do Solo, Lei de Regulamentação e Padronização das Calçadas, Lei de Polos Geradores de Tráfego e demais que versam sobre licenciamento;
- Deve ser dado tratamento adequado ao layout e as instalações das garagens, de modo a evitar transtornos de ruído, gases e dejetos às áreas circunvizinhas;
- As instalações hidráulicas das oficinas devem ter reservatórios de contenção dos efluentes que contenham derivados de petróleo, tais como: óleo diesel, lubrificantes e solventes, os quais não podem ser lançados diretamente na rede de esgotos;
- Área de garagem dimensionada adequadamente para proporcionar conforto às pessoas e boa movimentação e armazenagem de veículos;
- Pavimentação construída de modo a atender às solicitações estáticas e dinâmicas da operação, com o pátio de estacionamento revestido preferencialmente de blocos intertravados de concreto ou paralelepípedo, sendo vedado chão batido ou qualquer outro material que não contenha drenagem e escoamento contra chuvas, lama e alagamento;
- Muros divisórios;
- Escritório padrão e acabamento normal;
- Área de recepção ou guarita e fechamento através de portão ou cancela.

Poderá a proponente prever o uso de pátios de estacionamento para guarda noturna dos ônibus, por conveniência operacional ou promover permutas de pátios em setores ou zonas estratégicas no perímetro urbano ou de expansão urbana do Município de Porto Velho, desde que previamente aprovado pelo órgão gestor, cumprindo as exigências contidas no Projeto Básico e seus Anexos.

Em caso de necessidade de troca do imóvel após a aprovação da proposta técnica o Consórcio poderá promover a substituição de documentação referente ao imóvel descrito acima, possuindo prazo de até 180 (cento e oitenta) dias para regularização, salvo motivo de força maior, devidamente justificada, o que será objeto de fiscalização por parte do Órgão Gestor.

2.9. Limpeza

A atividade de limpeza é um dos pontos mais sensíveis e importantes em um sistema de transporte público que pretende oferecer um serviço de qualidade.

A Concessionária deverá adotar uma sistemática de limpeza, higienização e sanificação de suas instalações operacionais e dos veículos interna e externamente desde o início da operação que satisfaça as exigências do órgão gestor.

2.10. Exploração de Publicidade

O órgão gestor autorizará a Concessionária a explorar, para fins publicitários, locais no interior e exterior dos veículos, ou qualquer canal de informação ao usuário referente ao transporte público.

A veiculação deverá obedecer às normas que regulam o setor em termos de ética, sendo que o bom senso deverá limitar o quantitativo de peças expostas visando não contribuir com a poluição visual.

Deverá ser destinado sem qualquer ônus, o percentual de 30% (trinta por cento) do espaço da exploração publicitária prevista neste projeto para fins de propagandas institucionais e de utilidade pública do Poder Concedente.

2.11. Recursos Humanos

Os recursos humanos, próprios ou terceirizados, são a imagem personificada da Concessionária. Deverão, portanto, estar à altura do desafio que irão enfrentar, mantendo de forma profissional o serviço.

Todos empregados da Concessionária ou de empresas terceirizadas que lhe prestem serviços deverão obrigatoriamente estar habilitados e capacitados tecnicamente para o desempenho de suas atividades.

A Concessionária deverá apresentar ao órgão gestor a política que pretende aplicar na capacitação dos recursos humanos que utilizará.

Para as funções operacionais, onde a atividade principal exija a interação com os usuários e com o público em geral, deverão ser priorizados os aspectos de sociabilidade e de servir o público com presteza, de maneira gentil, educada e eficiente.

Os empregados da Concessionária, quando em serviço, deverão estar uniformizados e portando, de forma visível, seus crachás ou peça específica de identificação.

Os profissionais, prestando serviços na área de manutenção ou de operação, receberão da Concessionária os equipamentos de proteção individual (EPI) e de proteção coletiva (EPC), adequados à realização das atividades que executem sendo a mesma responsável por treiná-los no modo de usá-los e exigir suas corretas utilizações.

De acordo com a legislação municipal, a Concessionária deve absorver a totalidade dos recursos humanos das antigas operadoras, priorizando a contratação destes servidores, conforme Lei Orgânica do Município de Porto Velho.

Para efeitos legais, o órgão gestor não fará distinção entre os empregados da Concessionária e os das empresas subcontratadas como prestadoras de serviços.

2.12. Regulamentos Operacionais

A Concessionária deverá submeter à apreciação do órgão gestor instrumento que define as atitudes comportamentais que se espera, não apenas da parte dos usuários do sistema, mas também dos cidadãos em geral, especialmente da parcela que interage diretamente com a rede, conscientizando-os da importância de suas ações na qualidade do serviço a ser prestado.

O regulamento deverá evidenciar as consequências que o comportamento social inadequado gerará na operação e os inconvenientes que o mesmo poderá gerar aos usuários do serviço, na população em geral e na mobilidade na região.

O usuário deverá ser conscientizado, de que, em última instância, o seu conforto e segurança serão afetados quando:

- funcionários da Concessionária sejam impedidos de realizar suas funções operacionais ou ocorrerem danos ou uso indevido dos equipamentos instalados nos veículos, nos locais de embarque/desembarque e/ou nas instalações;

- forem transportados nos veículos objetos ou substâncias que possam ocasionalmente ameaçar a integridade física dos usuários ou diminuir sua comodidade;

- os usuários se comportarem de forma inconveniente em termos sociais, incomodando os demais com suas atitudes, atos e ações;

- os usuários praticarem atos e/ou ações associadas à convicção política ou religiosa;

- forem desrespeitadas disposições orientativas ou legais de qualquer instância da administração pública ou da Concessionária.

O regulamento a ser apresentado pela Concessionária deverá também abordar atitudes do público não usuário, mas que poderá interagir com a rede, quer seja como pedestre ou como condutor de veículo.

2.13. Canais de Relacionamento

A Concessionária realizará suas atividades operacionais buscando atingir e, sempre que possível, superar as metas e os índices de desempenho e qualidade fixados pelo órgão gestor ou com ele negociados.

A Concessionária fornecerá ao órgão gestor, mensalmente, relatórios de operação e manutenção com os indicadores do desempenho operacional alcançados nos respectivos períodos.

A Concessionária deverá oferecer aos usuários condições de se expressarem e interagirem com a mesma, independente da formalidade das pesquisas de opinião, como forma rápida e eficiente de avaliar e corrigir rapidamente desvios que possam estar ocorrendo nas metas estabelecidas.

Um serviço que assegure a devolução dos objetos perdidos pelos usuários e que tenham sido achados será um procedimento importante para o relacionamento dos usuários com a Concessionária.

Assim a Concessionária deverá implantar canais de relacionamento com os usuários, e manter, em local visível, nos veículos e nas paradas, informações sobre como os citados serviços podem ser acessados, e informações sobre os canais de relacionamento disponibilizados com a mesma finalidade pelo órgão gestor.

3. Parâmetros operacionais referenciais

A Concessionária deverá iniciar a operação, desde a primeira etapa, respeitando os parâmetros operacionais, apresentados a seguir, como indicativos referenciais, cabendo, no entanto à mesma em função do comportamento da demanda, propor ao órgão gestor ajustes devidamente justificados.

3.1. Horário de Funcionamento

O sistema deverá operar, de forma ininterrupta, 18 horas por dia, todos os dias do ano, subdividido da seguinte maneira aos dias úteis:

Início de Operação (das 5:00 às 6:00 horas)

Pico da Manhã (das 6:00 às 8:00 horas)

Entre Pico-Manhã (08: 00 às 11:30 horas)

Pico Meio Dia (11:30 às 13:30 horas)

Entre Pico-Tarde (13:30 e 17:00 horas)

Pico da Tarde (17:00 as 19:00 horas)

Período Noite (das 19:00 às 22:00 horas)

Fim de Operação (das 22:00 às 23:00 horas)

O formato de operação dos serviços aos sábados é classificado da seguinte forma:

Início de Operação (das 5:00 às 6:00 horas)

Pico da Manhã (das 6:00 às 8:00 horas)

Entre Pico-Manhã (08: 00 às 11:30 horas)

Pico Meio Dia (11:30 às 13:30 horas)

Período tarde (13:30 e 19:00 horas)

Período Noite (das 19:00 às 22:00 horas)

Fim de Operação (das 22:00 às 23:00 horas)

O formato de operação dos serviços aos domingos é classificado da seguinte forma:

Período Diurno (das 6:00 às 19:00 horas)

Período Noite (das 19:00 às 22:00 horas)

Fim de Operação (das 22:00 às 23:00 horas)

3.2. Operações Especiais e Interrupções

A Concessionária deverá considerar em seu planejamento operacional que o órgão gestor dispõe de um calendário de operações especiais já tradicionalmente realizadas na cidade, as quais poderão demandar intervalos especificamente ajustados para atender demandas excepcionais ou interrupções de serviços.

Durante a vigência do Contrato de Concessão em função da adaptação do usuário ao novo sistema de transporte e as adequações ou modificações na utilização do espaço urbano, alterações ou operações especiais poderão ser acordadas entre o órgão gestor e a Concessionária.

A Concessionária deverá igualmente considerar que na região servida poderá ocorrer, em função de festividades próprias, o fechamento de vias. Os fechamentos ou restrições de circulação associados a interrupções eventuais não programadas deverão ser previamente analisadas e acordadas entre a Concessionária e o órgão gestor.

O Plano Operacional deverá prever estratégias/recursos que permitam minimizar possíveis impactos dessas ocorrências sobre a malha.

A Concessionária deverá encaminhar ao órgão gestor para registro e acompanhamento o programa de manutenção dos equipamentos que compõem o sistema, explicitando os impactos sobre a operação comercial, em decorrência do evento, caso existirem.

Ações de restabelecimento operacional deverão ser realizadas com o menor impacto possível na circulação e nas atividades normais da região da ocorrência, devendo o sistema prever, a nível de projeto, redundâncias que minimizem as consequências de tais eventos.

Em casos especiais e de comum acordo com o órgão gestor poderá ser utilizado ônibus para realizar o serviço na madrugada (23:00 às 5:00 horas) em trechos específicos.

3.3. Intervalo entre Veículos

O usuário deseja que seja respeitado o seu direito de ser transportado, com conforto, segurança e regularidade. Assim os intervalos entre veículos, nas diversas linhas operacionais, deverão ser informados com exatidão, e respeitadas as taxas de ocupação especificadas.

A Concessionária deverá cumprir em todas as linhas, os intervalos definidos pelo órgão gestor.

3.4. Taxa de Ocupação

A taxa de ocupação (passageiros em pé/m²) é um dos parâmetros mais perceptíveis pelo usuário dos sistemas de transportes. Por esse motivo, a taxa de 6 (seis) passageiros em pé/m² será a máxima admitida pelo órgão gestor em qualquer horário e circunstância e deverá ser

rigorosamente administrada e gradualmente reduzida pela Concessionária como sistemática de melhoria contínua da qualidade.

3.5. Reserva Operacional

A Concessionária deve prever uma reserva operacional de veículos para atender eventuais necessidades da operação e possibilitar a realização das manutenções programadas.

Como indicativo referencial o órgão gestor exigirá, no mínimo, que essa reserva seja igual a 10% (dez por cento) do total da frota, determinada pela soma da quantidade máxima de veículos necessária para atender o horário de pico mais carregado. A Concessionária poderá, a seu exclusivo critério, aumentar o quantitativo de veículos destinados à reserva operacional.

No caso de ocorrência de falha em que seja necessário substituir um veículo em operação por um da frota reserva, a substituição deverá ser realizada no período máximo de 20 (vinte) minutos.

3.6. Manutenção

A manutenção dos sistemas, instalações e equipamentos que comporão a rede, após o início da operação comercial, seja parcial ou total, e durante todo o período de concessão, será de responsabilidade exclusiva da Concessionária.

A Concessionária, durante o período de concessão, deverá estar estruturada para executar diretamente, ou através de terceiros, as manutenções preventivas e corretivas das edificações, instalações, sistemas, veículos e equipamentos, devendo implantar um programa de manutenção.

3.7. Objetivos para a concessão

Para a otimização do sistema em benefício dos usuários, razão principal de contratação dos serviços, deverão ser atingidos, no período da concessão, os seguintes objetivos, sob responsabilidade das Concessionárias e do órgão gestor:

Buscar a máxima satisfação dos usuários;

Permitir a integração com o pagamento de apenas uma tarifa;

Reduzir taxa de ocupação por viagem sem aumentar os custos tarifários, melhorando a oferta em relação à demanda e à situação atual em dias úteis, sábados e domingos, em horários de pico e fora de horários de pico;

Buscar a modicidade tarifária de acordo com a capacidade de pagamento dos usuários;

Manter a sustentabilidade do sistema;

Melhorar a velocidade média operacional do sistema, diminuindo o tempo de viagem dos deslocamentos, sem desatender a legislação;

Melhorar o conforto nos equipamentos urbanos do transporte coletivo;

Buscar inovações tecnológicas priorizando o meio-ambiente e o conforto dos usuários;

Reduzir custos do sistema que resultem na redução da tarifa;

Estimular o uso de cartão como meio de acesso ao sistema

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;

Estimular ações que diminuam o vandalismo no sistema de transporte coletivo;

Reduzir o número de reclamações de usuários sobre o atendimento dado pelos motoristas e cobradores;

Garantir o cumprimento de horários programados para a operação das linhas;

Reduzir o número de acidentes com usuários e com outros veículos no trânsito;

Realizar e manter atualizadas pesquisas de origem e destino no transporte coletivo para definir melhores alternativas de deslocamento para os usuários.

3.8. Evolução da operação (Fase II)

Os dados e aspectos apresentados neste Projeto Básico correspondem aos dados obtidos da atual demanda do serviço e estudos para a operação inicial do sistema de linhas. À medida que o sistema for implantado, e a demanda sofrer evoluções e adequações, inerentes ao sistema de transporte coletivo de passageiros, fica a cargo do Órgão Gestor a otimização do sistema através de estudos técnicos, sem necessariamente ensejar em revisões de tarifas ou do valor de remuneração.

O sistema deve evoluir para uma operação mais racional das linhas, conforme estudos técnicos elaborados pelo Órgão Gestor para atender a demanda do município, bem como melhor distribuir a oferta do serviço de transporte público, facultando ao operador apresentar propostas que otimizem as rotas e aumentem a frequência de atendimento aos usuários do sistema, cabendo avaliação e aprovação do órgão gestor.

As informações da Tabela 11 apresentam um modelo de operação de um sistema tronco-alimentado. Este quadro operacional, que faz uso do sistema de viagens integradas por meio das estações e pontos de apoio, apresentam um total de 48.445 viagens por mês, em comparação com o atual cenário de operação composto por 32.741 viagens/mês. A rodagem mensal no cenário tronco alimentado é de aproximadamente 875 mil km/mês, valor similar ao total de rodagem pelo quadro operacional atual. Desta forma mais racionalizada, é possível aumentar em até 60% a disponibilidade de ofertas de viagens, o que significa aumentar a frequência de atendimento nos bairros e o uso das linhas troncais para acessar a região central.

Tabela 11. Exemplo de operação tronco-alimentada. Tabela de número de viagens/dia e rodagem/mês

LINHA	NOME DA LINHA	TIPO	KM	D.U.	SÁB	DOM	KM/MÊS
1	Expresso Central	Troncal	12.02	78	54	35	24,389
2	Troncal Calama	Troncal	17.99	78	54	35	36,498
3	Troncal Caúla	Troncal	15.99	78	54	35	32,434
4	Troncal Leste via SETE	Troncal	14.29	78	54	35	29,003
5	Troncal Leste Shopping	Troncal	19.85	78	54	35	40,270
6	Troncal Leste via HB	Troncal	21.14	78	54	35	42,899
7	Troncal Sul via CPA	Troncal	16.16	78	54	35	32,781
8	Troncal Sul Shopping	Troncal	13.31	78	54	35	27,000
11	Circular I	Circular	23.88	17	14	10	11,055
12	Circular II	Circular	20.81	17	14	10	9,633
21	Vila DNIT	Convencional	12.19	17	14	10	5,643
22	04 de Janeiro	Convencional	28.00	17	14	10	12,966
23	Cristal do Calama	Convencional	28.23	17	14	10	13,070
24	Nacional	Convencional	19.87	40	23	18	20,311
25	Guajará	Convencional	19.26	52	34	28	26,350
26	Rio Madeira	Convencional	18.97	17	14	10	8,785
31	Pres. Roosevelt via Caúla	Convencional	30.71	17	14	10	14,217
32	São Francisco	Convencional	36.33	17	14	10	16,822
33	Jardim Santana	Expressa	28.02	17	14	10	12,973
34	Marina Esplanada	Convencional	29.04	17	14	10	13,445
35	Expresso Org. do Madeira	Expressa	23.77	17	14	10	11,007
41	Santa Marcelina	Expressa	42.85	17	14	10	19,840
42	Bairro Novo	Expressa	30.11	17	14	10	13,941
43	Ulisses via BR	Expressa	35.10	17	14	10	16,251
51	Campus UNIR	Convencional	27.31	52	17	17	34,000
52	Triângulo	Convencional	14.51	17	14	10	6,719
71	Norte Sul	Convencional	23.26	52	28	22	30,566
72	Cidade Nova	Convencional	20.26	17	14	10	9,379
73	Novo Horizonte	Convencional	28.24	17	14	10	13,076
74	Jardim Eldorado	Convencional	24.15	17	14	10	11,181
80	Expresso Mamoré	Especial	9.69	5	0	0	1,017
81	Universitário I	Especial	23.89	2	0	0	1,003
82	Universitário II	Especial	57.18	2	0	0	2,402
83	Universitário III	Especial	24.90	2	0	0	1,046
201	União da Vitória	Alimentadora	21.67	34	26	17	19,568
202	Ipanema	Alimentadora	17.16	34	26	17	15,496
203	Alphaville	Alimentadora	17.99	34	26	17	16,242
204	Expresso Aeroporto	Expressa	13.18	34	26	17	11,902
205	Nova Esperança	Alimentadora	20.17	34	26	17	18,214
206	Alimentador Humaitá	Alimentadora	16.43	34	26	17	14,833
301	Presidente Roosevelt	Alimentadora	18.95	34	26	17	17,114
302	Alimentador S. Francisco	Alimentadora	22.73	44	23	18	25,137
303	Alimentador Jd. Santana	Alimentadora	14.41	34	26	17	13,012
304	Mariana	Alimentadora	11.77	34	26	17	10,627
305	Orgulho do Madeira	Alimentadora	11.00	34	26	17	9,933
306	Ulisses Guimarães	Alimentadora	17.42	34	26	17	15,734
307	Ulisses via JK	Alimentadora	14.46	34	26	17	13,054

LINHA	NOME DA LINHA	TIPO	KM	D.U.	SÁB	DOM	KM/MÊS
308	Tancredo Neves	Alimentadora	10.35	52	28	25	13,750
701	Aeroclube	Alimentadora	13.26	34	26	17	11,977
702	Cidade Nova	Alimentadora	10.09	34	26	19	9,210
703	Floresta	Alimentadora	5.70	34	26	17	5,151
704	Nova Floresta	Alimentadora	7.62	34	26	17	6,880
705	Castanheira	Alimentadora	9.91	34	26	17	8,947
706	Cidade do Lobo	Alimentadora	17.28	34	26	17	15,605

Para a elaboração desta proposição de operação, considerou-se os parâmetros das linhas atuais, e oferecimento das linhas com as seguintes frequências em dias úteis:

- Troncais: frequência média de 13 minutos (variando de 10 minutos na hora pico a 20 minutos nos horários de menor demanda)
- Alimentadoras: frequência média de 30 minutos (variando de 15 minutos na hora pico a 40 minutos nos horários de menor demanda)
- Convencionais e Expressas: frequência média de 1 hora (variando de 40 minutos na hora pico a 100 minutos nos horários de menor demanda)

A frequência média do Sistema Tronco-Alimentado, considerando todas as linhas, é de 29 minutos, e no cenário atual, as linhas operam com frequência média de 40 minutos, o que significa uma redução de até 27% no tempo de espera para a realização das viagens com um mesmo quantitativo de quilometragem mensal.

A evolução da Fase I para a Fase II depende da implantação das estações de integração, e estudos mais detalhados da operação, seja por acompanhamento da operação, seja por levantamentos de dados da matriz de origem destino.

A implantação da Fase II não impactará a operação da Concessionária, sendo que a mudança nas características dos veículos acompanhará a renovação da frota e será feita gradativamente, acompanhando a renovação de frota através da solicitação de veículos em quantitativos adequados para a evolução que ocorrerá em duas etapas:

Etapas A:

Ao longo dos 4 primeiros anos de operação, com as mudanças pontuais nos itinerários das linhas e atendimento às demandas mais urgentes.

Etapas B:

Entre o 6º e o 11º ano de operação através da reestruturação do sistema para o cenário tronco alimentado.

Ao fim da execução das duas etapas o sistema operará de forma tronco-alimentada.

ANEXO III - Avaliação de desempenho

1. Introdução

O Sistema de Avaliação de Desempenho das Concessionárias dos Serviços de Transporte Público Coletivo de Passageiros do Município de Porto Velho tem como finalidade tanto sua avaliação de desempenho econômico – financeiro quanto sua avaliação de desempenho operacional e de opinião das partes envolvidas, que visa avaliar o cumprimento de normas gerais e de padrões de serviço exercidos pelas mesmas, além também do desempenho técnico e operacional das Concessionárias com relação aos serviços prestados e a verificação da ocorrência de panes e acidentes.

A Avaliação Econômico-Financeira será realizada conforme apresentado no capítulo 2 do presente documento. A Avaliação de Desempenho Operacional, descrita no capítulo 3, compõe-se dos seguintes módulos (Tabela 1):

Módulo I - Controle normativo-operacional do serviço prestado.

Módulo II - Avaliação periódica do desempenho na vigência do contrato.

A descrição de incentivos baseados na avaliação geral se encontra no capítulo 4. Por fim, a Avaliação Qualitativa está descrita no capítulo 5.

As avaliações descritas nesse anexo deverão preferencialmente ser realizadas, na medida do possível, com a utilização de dados originados dos sistemas de ITS descritos no presente edital, de forma a dar praticidade e economicidade a essas ações. Entretanto, as avaliações não estão necessariamente atreladas aos sistemas digitais, existindo a possibilidade de averiguação por outros meios determinados pela Prefeitura.

Tabela 12. Características dos Módulos da Avaliação de Desempenho Operacional

Módulos Características	Módulo I	Módulo II
Objetivo	Verificar cumprimento de normas gerais e de padrões de serviço	Avaliar o desempenho técnico e operacional da Concessionária
Periodicidade	Contínua	Trimestral, semi-cumulativa
Decisões	Penalidades (advertências,	Continuidade do Contrato ou

Módulos Características	Módulo I	Módulo II
associadas	multas), ajustes operacionais e caducidade do contrato	caducidade da concessão
Tipos de critério	Normas gerais e específicas	Normas gerais e específicas
Tipos de indicador	Qualitativo e quantitativo	Quantitativo
Tipos de coleta	Censitária	Censitária

2. Avaliação econômico-financeira

Será exigida a realização de auditoria independente sobre as demonstrações contábeis da Concessionária, contratada pelas própria Concessionária, devendo estas serem publicadas.

Estas auditorias deverão ser realizadas anualmente e devem ser informadas à Prefeitura Municipal de Porto Velho com antecedência de 15 dias úteis, para que se possa avaliar a empresa de auditoria contratada e autorizar a realização da auditoria.

Além disso, a Prefeitura Municipal de Porto Velho, por meio da Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte (SEMTRAN), no exercício de sua função fiscalizadora, utilizar-se-á de mecanismos de controle, que possibilite a identificação da conformidade das informações financeiras com as operacionais, bem como o acompanhamento do desempenho econômico-financeiro da Concessionária, garantindo análises mais consistentes, com a identificação de evoluções e tendências, por meio das demonstrações contábeis publicadas e auditadas.

Essas demonstrações contábeis devem ser apresentadas em conformidade com os balancetes analíticos, devendo ser encaminhados à Prefeitura Municipal. Tais demonstrações contábeis fornecerão subsídios às revisões e manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Em casos onde haja a identificação de informações contábeis incompatíveis com as informações operacionais fornecidas pelas Concessionárias, a Prefeitura Municipal poderá solicitar esclarecimentos, podendo aplicar penalidades quando tais esclarecimentos se mostrarem insatisfatórios, ou quando as discrepâncias encontradas indicarem a possibilidade da ocorrência de manipulação de dados e atos de má fé por parte da Concessionária.

3. Avaliação de desempenho operacional

A Avaliação de Desempenho Operacional da Concessionária será realizada por meio de 2 módulos distintos, descritos a seguir. Cada módulo encontra-se constituído de diferentes indicadores, aos quais serão atribuídas notas e pesos diferenciados, a fim de se chegar a uma pontuação global final que indique a adequabilidade ou não do serviço prestado com o nível de serviço desejado.

3.1. MÓDULO I – Controle Normativo-Operacional do serviço prestado

O Módulo I corresponde ao controle normativo-operacional do serviço prestado e visa verificar o cumprimento de normas gerais e de padrões de serviço estabelecidos no regulamento, no contrato e nas demais normas e instruções complementares. A ação ou omissão, por parte da Concessionária e seus empregados ou prepostos, que importe na inobservância das normas anteriormente referidas, constitui infração.

As infrações que são objeto de penalidades são regulamentadas por legislações municipais sobre a matéria. Os infratores ficam sujeitos às seguintes penalidades, que devem ser observadas para o sistema:

Advertência Escrita: será aplicada à Concessionária na primeira vez que ocorrer qualquer uma das infrações previstas nos incisos do Grupo 1;

Multa: será vinculada à tarifa pública padrão do Sistema no momento da infração e será aplicada à Concessionária em caso de reincidência de qualquer um dos incisos do Grupo 1 ou na primeira vez que ocorrer qualquer uma das infrações dos Grupos 2, 3, 4 e 5;

- Encampação;
- Rescisão;
- Caducidade;
- Além de outras sanções previstas em lei.

As infrações deste contrato encontram-se no Anexo III.B, e para cada infração cometida, da qual tenha gerado Advertência Escrita ou Auto de Infração ou Multa, haverá a aplicação da pontuação correspondente, a qual será apurada separadamente para a Concessionária, conforme o seguinte critério (Tabela 13):

Tabela 13. Critérios e pontuações de advertências ou autos de infração

Tipo	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Grupo 5
Advertência escrita:	0,5 ponto	1,0 ponto	—	—	—
Auto de Infração ou Multa:	1,0 ponto	2,0 pontos	5,0 pontos	10,0 pontos	20,0 pontos

O atraso no pagamento de multa relativa ao Auto de Infração implicará na anotação, em prontuário da Concessionária, de 1,0 (um) ponto, relativo a cada um deles.

O atraso no pagamento de multa com prazo superior a 30 (trinta) dias impedirá a tramitação de qualquer requerimento ou solicitação por parte da Concessionária à Prefeitura Municipal de Porto Velho.

O total acumulado de pontos em função das infrações cometidas pela Concessionária e seus agentes implicará na penalidade de caducidade ou rescisão da concessão, podendo ser cumulado com encampação (em casos extremos diante da necessidade de prestar o serviço), quando ultrapassar os limites previstos, apresentados a seguir.

A pontuação, relativa às infrações cometidas pela Concessionária, terá os seguintes limites para a caducidade da concessão:

Acima de 800 (oitocentos) no período de 02 (dois) anos consecutivos.

Acima de 500 (quinhentos) pontos no período de 01 (um) ano, a contar da primeira autuação;

A contagem de pontos será feita mensalmente, computando-se os pontos referentes aos 12 (doze) e 24 (vinte e quatro) meses antecedentes ao mês em questão.

Quando a Concessionária atingir 50% e 70% dos pontos, o Poder Público lhe comunicará sua pontuação a fim de adverti-la quanto a sua situação e permitir que a mesma tome as devidas providências para evitar que os valores limites sejam alcançados.

As irregularidades cometidas pelos prepostos, comprovadamente por dolo ou má fé de terceiros ou, ainda, motivadas por interesses escusos e por vontade conscientemente dirigida com o propósito de obter a caducidade da concessão, em razão de extrapolação da pontuação prevista, poderão, a critério da Prefeitura Municipal, ser desconsideradas, tendo anuladas as infrações e as pontuações aplicadas.

3.2. MÓDULO II – Avaliação periódica do desempenho técnico e operacional ao longo do contrato

A avaliação do desempenho técnico e operacional será realizada através de Índices de Desempenho Operacionais (IDO's) associados aos aspectos de Confiabilidade, Segurança e Relacionamento com o Usuário, definidos como atributos formadores do conceito de qualidade especificado pela SEMTRAN.

As disposições aqui presentes poderão sofrer alterações (tanto na sua forma de cálculo quanto na variação de atributos e índices de desempenho operacionais) sempre que a SEMTRAN julgar necessário. No caso de alterações nos métodos ou nos índices as Concessionárias serão previamente avisadas, facultando-se sua participação no processo e concedendo prazo para a adaptação.

Para efeitos de medição dos IDO's (Índices de Desempenho Operacionais) serão utilizados os seguintes instrumentos:

Índice de Cumprimento de Viagem: medição via sistemas de ITS ou fiscalização in loco por representantes da SEMTRAN.

Índice de Quebra: Registro de quebras.

Índice de Reprovação da Vistoria: Cadastro de Vistoria Periódica.

Índice de Acidentes: Registro de Ocorrências.

Índice de Autuações: Registro de Autos de Infração.

Índice de Reclamação de Pessoal Operacional: Registros de reclamações através dos canais de comunicação do órgão gestor.

Índice de Reclamação de Viagem: Registros de reclamações através dos canais de comunicação do órgão gestor.

A coleta de dados dar-se-á de forma contínua. Os IDO's (Índices de Desempenho Operacionais) serão medidos e calculados mensalmente. Entretanto, os IDO's (Índices de Desempenho Operacionais) que não forem medidos pelo órgão gestor, no período avaliado, serão considerados na avaliação como "meta cumprida".

O valor mensal de cada Índice de Desempenho Operacional (IDO) será obtido através do cálculo da média móvel da medição mensal dos três últimos meses:

$$IDO = \frac{MM_1 + MM_2 + MM_3}{3}$$

Sendo:

MM1 – Medição do mês 1;

MM2 – Medição do mês 2;

MM3 – Medição do mês 3.

O valor de cada Índice de Desempenho Operacional Trimestral (IDOT) será obtido através da média das três médias móveis obtidas no trimestre:

$$IDOT = \frac{IDO_1 + IDO_2 + IDO_3}{3}$$

O valor de cada Índice de Desempenho Operacional Anual (IDOA) será igual à média dos 04 (quatro) últimos índices trimestrais:

$$IDOA = \frac{IDOT_1 + IDOT_2 + IDOT_3 + IDOT_4}{4}$$

A avaliação geral anual das Concessionárias é descrita no próximo capítulo deste Anexo. Será ainda gerado pela SEMTRAN um Relatório de Avaliação Trimestral (RAT) dos Índices de Desempenho Operacionais, o qual será apresentado trimestralmente às Concessionárias, com a avaliação de cada IDO.

O RAT será realizado da seguinte forma:

Serão comparados IDOT'S, em cada trimestre, com o valor de sua respectiva meta trimestral. Se o IDOT for inferior à sua meta trimestral, o índice será reprovado.

Para cada índice reprovado a Concessionária deverá apresentar um Plano de Melhorias.

O Plano de cada IDOT reprovado deverá ser entregue num prazo de 07 (sete) dias úteis, contados da apresentação do RAT com cronograma de execução/ implantação. Caso a

SEMTRAN recuse o Plano de Melhorias apresentado, a Concessionária deverá elaborar um novo Plano de Melhorias obedecendo ao prazo de 07 (sete) dias úteis. Esse Plano deverá ser executado pela Concessionária em caso de aprovação pela SEMTRAN.

Para compor avaliação do desempenho operacional e obtenção dos IDO's, relacionam-se, a seguir, as definições, método de cálculo, valor de referência, meta a ser cumprida, objetivo, período de medição e avaliação:

Os valores de referência poderão ser alterados pelo Órgão Gestor, periodicamente, em intervalos semestrais, sempre que constatado um desempenho superior.

Caberá à Empresa Operadora captar e enviar ao Órgão Gestor, quando solicitado dados e informações necessárias ao processamento e geração dos indicadores, dentro dos padrões estabelecidos.

Os procedimentos para captação e prazos para encaminhando dos dados e informações relativas aos indicadores estabelecidos serão definidos pelo Órgão Gestor sendo que, no caso de descumprimento, serão aplicadas as multas previstas no Contrato.

As categorias de avaliação e os respectivos indicadores e fórmulas de cálculo poderão ser revistos pelo Órgão Gestor, quando identificada a necessidade de aprimorar e ampliar a sistemática de avaliação.

Tabela 14. Estrutura dos indicadores considerados

Confiabilidade (3.2.1)	Segurança (3.2.2)	Relacionamento com o usuário (3.2.3)
Índice de Cumprimento de Viagem – ICV (3.2.1.1)	Índice de Reprovação da Vistoria (3.2.2.1)	Índice de Reclamação do Pessoal Operacional (3.2.3.1)
Índice de Quebra (3.2.1.2)	Índice de Acidentes de Trânsito (3.2.2.2)	Índice de Reclamação de Viagens (3.2.3.2)
	Índice de Autuações (3.2.2.3)	

3.2.1. Confiabilidade

É a dimensão da qualidade percebida pela eficiência do serviço, que representa o grau de credibilidade atribuído à operadora, mediante os cumprimentos dos serviços, dentro dos parâmetros contratuais especificados e estabelecidos nesta metodologia.

3.2.1.1. Índice de Cumprimento de Viagem – ICV

Forma de Cálculo: A base de cálculo do Índice de Cumprimento de Viagem é o total de viagens regularmente realizadas (ou seja, as viagens que foram realizadas dentro dos critérios de largada e passagem nos pontos de referência sem atrasos) dividido pelo total de viagens previstas (viagens da tabela horária). Este cálculo irá gerar o ICV de cada linha.

Critérios de Cumprimento de Viagem:

Para ser considerada “realizada”, a viagem deve atender todos os critérios de largada e passagem pelos pontos de referência sem atraso.

Será considerada Viagem Realizada as viagens em condição anormal, ou seja, viagens que sofreram atrasos em função de contingências como, por exemplo, no caso de congestionamento, mediante solicitação da Concessionária e confirmação da equipe responsável da SEMTRAN.

Valores de Referência:

Índice de Partida (início da operação): 95%

Meta: 99% a partir do início do segundo ano da operação

Medição: Mensal

Avaliação: Trimestral e Anual

3.2.1.2. Índice de Quebra – IQ

Forma de Cálculo: Considera-se índice de quebra o valor obtido pela divisão entre o número de quebras de veículos da frota verificada no período mensal e a quantidade de veículos da frota operante.

Valores de Referência:

Índice de Partida (início da operação): 0,1

Meta: 0,05 a partir do início do segundo ano da operação

Medição: Mensal

Avaliação: Trimestral e Anual

3.2.2. Segurança

É o atributo fundamental para garantia da integridade dos usuários e do pessoal da operação do sistema.

3.2.2.1. Índice de Reprovação da Vistoria - IRV

Forma de Cálculo: O Índice de Reprovação da Vistoria é o resultado da quantidade de carros reprovados na vistoria, de acordo com os critérios estabelecidos pela SEMTRAN, dividido pela quantidade de carros vistoriados no período mensal.

Valores de Referência:

Índice de Partida (início da operação): 0,08

Meta: 0,05 a partir do início do segundo ano da operação.

Medição: Mensal

Avaliação: Trimestral e Anual

3.2.2.2. Índice de Acidentes de Trânsito – IAT

Forma de Cálculo: O índice de acidentes de trânsito é obtido através do quociente da quantidade de acidentes registrados ou verificados pela SEMTRAN no período de um mês e o total da frota operante da concessionária.

Valores de Referência:

Índice de Partida (início da operação): 0,20

Meta: 0,15 a partir o início do segundo ano da operação.

Medição: Mensal

Avaliação: Trimestral e Anual

3.2.2.3. Índice de Autuações - IAU

Forma de Cálculo: O Índice de Autuações é obtido através da quantidade de autuações emitidas pela SEMTRAN ou pela autoridade de trânsito no período de um mês comparativamente à quantidade de veículos frota operante da concessionária.

Valores de Referência:

Índice de Partida (início da operação): 0,6.

Meta: 0,3 a partir do início do terceiro ano de operação

Medição: Mensal

Avaliação: Trimestral e Anual

3.2.3. Relacionamento com o usuário

Os índices de relacionamento com o usuário são catalogados pelo atendimento do Órgão Gestor ao público, e compõe reclamações quanto ao pessoal operacional e reclamações das viagens.

Os quadros do Anexo II.C apresentam os agrupamentos dos tipos de reclamações catalogados e podem ser alterados pelo Órgão Gestor de acordo com informações recebidas pela central de relacionamento com a população.

3.2.3.1. Índice de Reclamação de Pessoal Operacional – IRO

Forma de Cálculo: O Índice de Reclamação de Pessoal Operacional será obtido através da relação entre o número de reclamações dirigidas à SEMTRAN e/ou à concessionária no período de um mês pelo total de pessoal operacional (motoristas, cobradores e fiscal) da Concessionária.

Para os fins da avaliação de desempenho, as reclamações referentes ao pessoal operacional são:

- Abandonar veículo com máquina ligada;
- Arrancar antes de concluir embarque/desembarque;
- Dirigir com excesso de velocidade e/ou imprudência;
- Estacionar fora da parada;
- Interromper viagem sem justificativa;
- Motorista conversando com passageiro;
- Motorista faltou com urbanidade;
- Motorista fumando;
- Permitir desembarque pela porta da frente;
- Trafegar com portas abertas;
- Permitir embarque pela porta traseira;
- Recusar desembarque de passageiro;
- Recusar embarque de idoso;
- Recusar embarque de passageiro;
- Cobrador faltou com urbanidade;
- Cobrador fumando;
- Negar troco ao passageiro;
- Fiscal faltou com urbanidade;

Valores de Referência:

- Índice de Partida (início da operação): 0,15
- Meta: 0,1 a partir do início do segundo ano de operação
- Medição: Mensal
- Avaliação: Trimestral e Anual.

3.2.3.2. Índice de Reclamação de Viagens

Forma de Cálculo: O Índice de Reclamação de Viagens será obtido através da relação entre o número de reclamações dirigidas à SEMTRAN e/ou à concessionária pelo número de viagens.

Para os fins da avaliação de desempenho, as reclamações referentes às viagens são:

- Falha no cumprimento da tabela horária;
- Superlotação;
- Trafegar com má ou sem identificação;
- Trafegar fora do itinerário;
- Veículo em mau estado de conservação e/ou higiene;

Valores de Referência:

Índice de Partida (início da operação): Uma reclamação de viagem a cada 500 viagens realizadas pela Concessionária.

Meta: Uma reclamação de viagem a cada 750 viagens realizadas a partir do início do segundo ano da operação.

Medição: Mensal

Avaliação: Trimestral e Anual.

4. Avaliação geral da concessionária

Além dos IDOA's, as Concessionárias serão avaliadas também em relação ao Valor Desempenho Total Anual (VDTA), onde deverão atingir 70 % (setenta por cento) das metas trimestrais estabelecidas, ou apresentar melhoria constante em metas sucessivas mediante apresentação de Plano de Ação para Recuperação do Índice.

Em caso de não satisfação dos índices, seja pelas metas ou pelo Plano de Recuperação, fica obstada a renovação contratual após o período de 15 (quinze) anos da Concessão.

Sem prejuízo das demais sanções contratuais e legais aplicáveis, o não cumprimento de 50% (cinqüenta por cento) das metas estabelecidas pelo VDTA, ensejará modalidades distintas de rescisão do contrato, seja pelo instituto da rescisão, seja pelo instituto da caducidade e demais conseqüências legais, inclusive a encampação do serviço, entre outras sanções legais.

A SEMTRAN realizará também um Relatório de Avaliação Anual (RAA) dos Índices de Desempenho Operacional e o VDTA, cujo objetivo é avaliar o desempenho alcançado pelo conjunto de IDO's. O RAA será divulgado para a população.

O VDTA também condicionará a renovação da concessão pelo prazo disposto no Edital. Para obter o direito de renovação, a concessionária deve:

Obter média geral para todos os anos de concessão acima de 0,7.



Prefeitura Municipal de Porto Velho
Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes – SEMTRAN
Departamento de Transportes – DTR



Obter média para os últimos dois anos de operação acima de 0,8.

Obter para todos os anos de operação VDTA acima de 0,5.

5. Avaliação qualitativa

Anualmente a Concessionária deverá realizar Pesquisa de Opinião junto ao público-alvo (Usuários, Gestores e Operadores) sobre diversas características do sistema. Um dos princípios da Pesquisa de Opinião é formação de um questionário padrão e de relatórios, fundamentais para permitir ações futuras, mas com a flexibilidade necessária à adaptação da realidade local.

O objetivo principal será avaliar a satisfação dos usuários do transporte coletivo por ônibus em relação a fatores da qualidade de forma qualitativa e possibilitar melhorias nos processos. Deverão ser atingidos os seguintes objetivos específicos:

- Identificar os principais pontos de satisfação e insatisfação;

- Verificar o impacto (importância) de cada aspecto na satisfação geral dos usuários;

- Analisar a percepção dos usuários quanto à forma como o transporte coletivo urbano está estruturada;

- Traçar o perfil socioeconômico demográfico da população pesquisada;

- Identificar a origem e destino dos usuários do transporte coletivo;

- Identificar os polos geradores de usuários.

O Anexo III.A apresenta a estrutura da pesquisa de acordo com a percepção levantada (Usuário, Gestor ou Operador). O Plano de Pesquisa, com dimensionamento da amostra, processos de coleta de dados e metodologia de consolidação dos dados, deverá ser previamente apresentado à SEMTRAN e estará sujeito à aprovação. Os resultados da pesquisa não são integrantes dos indicadores de desempenho descritos neste edital, mas servirão para auxiliar o Poder Público na identificação de problemas.

Visando promover a transparência da gestão em relação aos serviços de transportes públicos, o Órgão Gestor divulgará, por meio dos canais disponíveis, resumos das pesquisas de satisfação com a qualidade.

6. Normatização do Sistema de Infrações

O Decreto 6633/1998 e demais alterações, regulamenta o serviço de transporte coletivo e institui a fiscalização dos serviços, em tudo quanto diga respeito a economia, segurança e comodidade dos passageiros, sob incumbência do órgão gestor, sem prejuízo daquela pertinente aos órgãos de Trânsito.

Além disso, o presente Edital exige do licitante vencedor, a partir do início da operação, a implantação e manutenção, nas dependências da SEMTRAN, de equipamentos, softwares, sistemas e demais requisitos técnicos de tal modo que possam ser recebidos, acessados e consultados, de forma ampla, irrestrita e imediata, os dados do Sistema de Bilhetagem Automática, e que permitam a localização online, o monitoramento, o controle e a gestão de viagens.

A finalidade dos referidos sistemas é, justamente, assegurar a fiscalização ininterrupta e imediata, tanto no que diz respeito aos dados econômicos e financeiros da concessão, quanto no que diz respeito ao cumprimento das viagens, horários e itinerários programados.

Além da fiscalização em seu aspecto operacional, e das eventuais auditorias sobre os aspectos administrativos, técnicos-operacionais e financeiros, o serviço estará submetido ainda ao Sistema de Avaliação da Qualidade do Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Porto Velho, através da metodologia prevista neste anexo do presente Edital, baseada em conjunto de indicadores que expressam aspectos operacionais e de planejamento, cujo objetivo consiste na avaliação permanente do nível de qualidade e na melhoria contínua dos serviços prestados pela Concessionária.

ANEXO III.A – Aspectos de qualidade da pesquisa de opinião

Percepção do Usuário	
Aspecto	Descrição
Segurança na condução do ônibus	Se refere a maneira que o motorista dirige o ônibus.
Serviço de atendimento ao passageiro	Como é o atendimento dos canais de informação, motorista, cobrador e fiscal para o usuário.
Aplicativo	Como é a funcionalidade do aplicativo, downloads, conexão e informações.
Cartão Eletrônico	Como é a funcionalidade do cartão, integração; Compra e pagamento de passagens via internet, guichê, totens; e demais itens.
Estado de conservação dos veículos	Qual é a conservação do veículo, interna e externa; Limpeza interna e externa; Espaço entre bancos; Espaço no corredor; e demais itens.
Visibilidade do ônibus	Qual a visibilidade do ônibus – aparência; Sistema de letreiros – nome e número do itinerário; e demais informações.
Acessibilidade dos Pontos de paradas	Como é o acesso de sua origem até a parada de ônibus; parada é acessível ou não; sistema de informação – mapa, linhas, itinerários e horários; lixeira; e demais itens.
Exposição aos ruídos	Barulho do motor na parte interna e externa; ruídos anormais; volume de músicas ou outras mídias digitais; e demais itens geradores de ruídos.
Conforto do ônibus	Bancos fixos e confortáveis; Temperatura interna; protetor solar nos vidros; Sistema de informação; e demais itens.
Pontualidade	Pontualidade do ônibus na saída e chegada; Cumprimento do itinerário; e demais itens.
Agilidade	Agilidade do motorista na tomada de decisões para evitar acidentes; Frente aos congestionamentos; e demais itens.
Frequência de viagens	Frequência de horários em demasia ou falta horários; Falta de itinerários; e demais itens.

Percepção do Operador	
Aspecto	Descrição
Usuário e Chefia	Qual percepção de relacionamento do operador diante do usuário e da chefia direta.
Usuários com deficiência	Como lidar frente a um deficiente ou com mobilidade reduzida; e demais itens.
Carga horária	A jornada de trabalho é excessiva; Extensa; Cansativa; e demais itens.
Benefício mensal	Quanto aos benefícios recebidos pela empresa – vale-refeição, plano de saúde, direitos trabalhistas, uniforme; e demais itens.
Segurança interna	Como é o local de trabalho – interior do ônibus; é seguro, pode gerar mais segurança; e demais itens.
Mobilidade Urbana	Se refere ao fluxo de veículos na rua; os itinerários de ônibus, poderiam melhorar; O que poderia gerar mais mobilidade na cidade; e demais itens.
Conservação das ruas	Se refere a manutenção das ruas; quanto a sinalização viária; quanto a sinalização turística e informativa; e demais itens.
Acessibilidade das Paradas de ônibus	Localização das paradas de ônibus; Visibilidade e sinalização das paradas; e demais itens.
Equipamento de acessibilidade	Funcionalidade dos elevadores e demais itens de acessibilidade.
Bilhetagem eletrônica	Funcionamento do leitor e da roleta; funcionamento da integração; e demais itens.
Cumprimento dos horários	O motorista cumpre os horários;
Treinamento	Existe curso de formação, treinamento e reciclagem periódicos; existem outros treinamentos; e demais itens.

Percepção do Gestor	
Aspecto	Descrição
Entrega de dados estatísticos	As empresas entregam documentos quando solicitados; e demais itens.
Cumprimento de metas	As empresas cumprem as metas propostas; e demais itens.
Atendimentos aos usuários de benefícios ou não	Como é o canal de comunicação entre usuários e empresas.
Atendimento nas solicitações do Órgão Gestor	As empresas cumprem os aumentos ou diminuição de horários, linhas e alterações de itinerários.
Renovação da frota	Cumprem a renovação da frota, conforme edital e legislação; e demais itens.
Vistorias obrigatórias	As empresas participam das vistorias quando solicitadas; e demais itens.
Dirigibilidade dos veículos	Como os motoristas dirigem os veículos, na garagem e nas ruas; e demais itens.
Capacidade em operar equipamentos de acessibilidade	Os motoristas sabem operar os equipamentos disponíveis; e demais itens.
Cumprimento dos horários, linhas	As empresas e motoristas cumprem os horários, linhas e itinerários; e demais itens.
Diminuição da quilometragem ociosa	Qual a capacidade de a empresa reduzir a quilometragem ociosa; e demais itens.
Agilidade	A empresa possui agilidade em responder a qualquer fragilidade; possui respostas frente as adversidades; e demais itens.
Acréscimo de passageiro	A empresa busca sempre mais passageiros através da prestação com qualidade do serviço.

ANEXO III.B – Quadro de Infrações

Grupo I

Item	Descrição	Infração	1ª ocorrência	2ª ocorrência
1	Utilizar, na limpeza interna, substância que prejudique o conforto/segurança dos usuários.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
2	Descer vias em declive sem marcha reduzida a velocidade compatível.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
3	Retardar propositadamente a marcha do veículo, ou trafegar em velocidade acima da permitida para a via.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
4	Embarcar ou desembarcar passageiro fora dos pontos de paradas, exceto para os casos definidos em Lei ou norma complementar.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
5	Parar o veículo longe da guia da calçada/baia para o embarque/desembarque dos usuários sem motivo justificado.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
6	Recusar o embarque de usuários estando o veículo com a sua lotação incompleta, sem motivo justo.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
7	Desatender a solicitação de desembarque feita por usuários no interior do veículo.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
8	Operar com as luzes internas e demais iluminações do veículo apagadas entre 18:00 horas e 06:00 horas.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's

Item	Descrição	Infração	1ª ocorrência	2ª ocorrência
9	Falta ou defeito da iluminação ou visibilidade do letreiro indicativo.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
10	Falta ou defeito dos indicadores luminosos de direção.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
11	Permitir o transporte de animais, combustíveis, outros materiais nocivos à saúde, aparelhos sonoros ligados em volume alto e objetos de tamanho e forma que causem transtorno aos demais usuários.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
12	Permitir o comércio ambulante e a mendicância dentro do veículo.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
13	Manter o relógio de despachos em desacordo com a Hora Oficial do município.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
14	Utilizar aparelho sonoro, durante a viagem, fora dos equipamentos especificados pela SEMTRAN.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
15	Tripulação indevidamente uniformizada.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
16	Deixar de exibir crachá de identificação.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
17	Tratar sem educação ou polidez os usuários, o público em geral e os funcionários da SEMTRAN.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
18	Fumar no interior do veículo, mesmo que esteja parado no Ponto de Controle ou Terminal.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
19	Permitir que passageiros fumem no interior do veículo.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
20	Não operar com os faróis acesos em luz baixa, em qualquer horário de operação.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
21	Cobrador, quando presente, deixar de auxiliar o motorista nas operações de embarque/desembarque de usuários com mobilidade reduzida.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's

Item	Descrição	Infração	1ª ocorrência	2ª ocorrência
22	Falta ou defeito de campainha ou dos cordões internos para sinal de desembarque com no mínimo 02 (dois) metros de comprimento.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
23	Veículo trafegando sem informação institucional obrigatória.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
24	Não manter os dados cadastrais da Concessionária, dos seus prepostos e dos veículos atualizados junto à SEMTRAN.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
25	Permitir a passagem pelo instrumento contador de passageiros de mais de um usuário, simultaneamente, com a cobrança de uma só tarifa ou de um usuário sem o devido giro da roleta.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
26	Lavar os veículos em via pública.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's
27	Deixar de portar a documentação exigida pela SEMTRAN, de forma visível e/ou de fácil acesso.	Leve	Advertência	Multa 20 UPF's

Grupo II

Item	Descrição	Infração	1ª ocorrência	2ª ocorrência
28	Deixar de conduzir o veículo em velocidade contínua, provocando partidas e freadas bruscas ou prejudicando a condição de conforto/segurança dos usuários.	Leve	Multa 20 UPF's	Multa 30 UPF's
29	Não afixar a Ordem de Serviço (OS) em vigor no interior do veículo, terminal e Ponto de Controle da linha, em local visível.	Leve	Multa 20 UPF's	Multa 30 UPF's
30	Preencher com inexatidão ou incorreção quaisquer documentos exigidos pela SEMTRAN para acompanhamento da operação.	Leve	Multa 20 UPF's	Multa 30 UPF's
31	Operar com veículos sujos interna ou externamente, ou molhados internamente.	Leve	Multa 20 UPF's	Multa 30 UPF's
32	Não providenciar meios de transporte para os usuários, em qualquer caso de interrupção de viagem, no prazo máximo de 30 (trinta) minutos.	Leve	Multa 20 UPF's	Multa 30 UPF's
33	Deixar de realizar prontamente a retirada do veículo avariado da via pública após o registro da ocorrência.	Leve	Multa 20 UPF's	Multa 30 UPF's
34	Abastecer ou efetuar a manutenção do veículo com usuários a bordo.	Leve	Multa 20 UPF's	Multa 30 UPF's
35	Realizar ou fazer manutenção nos veículos em via pública, exceto em casos de manutenções simples e emergenciais.	Leve	Multa 20 UPF's	Multa 30 UPF's
36	Recusar o transporte de beneficiário de gratuidade, ou efetuar a cobrança da passagem, tendo o mesmo apresentado a devida identificação.	Leve	Multa 20 UPF's	Multa 30 UPF's
37	Deixar de fornecer o troco corretamente ou negá-lo ao usuário, nos casos em que não seja ultrapassado o troco máximo estabelecido na legislação.	Leve	Multa 20 UPF's	Multa 30 UPF's
38	Deixar de informar previamente à SEMTRAN a realização de alterações de localização de sede, garagem, oficina e demais instalações.	Leve	Multa 20 UPF's	Multa 30 UPF's

Item	Descrição	Infração	1ª ocorrência	2ª ocorrência
39	Movimentar o veículo sem que as portas estejam totalmente fechadas.	Média	Advertência	Multa 80 UPF's
40	Trafegar com as portas abertas.	Média	Advertência	Multa 80 UPF's
41	Abrir as portas para desembarque com o veículo em movimento.	Média	Advertência	Multa 80 UPF's
42	Não aguardar o embarque e desembarque dos usuários.	Média	Advertência	Multa 80 UPF's
43	Utilizar veículos em desacordo com a padronização exigida.	Média	Advertência	Multa 80 UPF's
44	Utilizar veículos não dispoñdo do modelo de identificação estabelecido pela SEMTRAN.	Média	Advertência	Multa 80 UPF's
45	Permitir o transporte de usuários sem o pagamento de tarifa, ressalvadas as exceções previstas em legislação.	Média	Advertência	Multa 80 UPF's
46	Deixar de manter os veículos em adequado estado de funcionamento, conservação e limpeza, quando em operação.	Média	Advertência	Multa 80 UPF's
47	Não proporcionar condições dignas e seguras de trabalho aos funcionários.	Média	Advertência	Multa 80 UPF's
48	Ausência de equipamentos obrigatórios no veículo, ou equipamentos em más condições.	Média	Advertência	Multa 80 UPF's
49	Falta ou má conservação dos corrimões internos.	Média	Advertência	Multa 80 UPF's
50	Falta ou má conservação dos balaústres para embarque e desembarque de passageiros.	Média	Advertência	Multa 80 UPF's

Item	Descrição	Infração	1ª ocorrência	2ª ocorrência
51	Falta ou má conservação dos assentos ou encostos dos bancos.	Média	Advertência	Multa 80 UPF's
52	Falta ou má conservação dos forros internos do teto e laterais.	Média	Advertência	Multa 80 UPF's
53	Falta ou má conservação da iluminação interna.	Média	Advertência	Multa 80 UPF's
54	Veículo com o piso furado ou revestimento estragado.	Média	Advertência	Multa 80 UPF's
55	Não se manter com decoro moral e ético com relação ao público em geral, especialmente com funcionários credenciados pela SEMTRAN.	Média	Advertência	Multa 80 UPF's
56	Defeito, má conservação ou uso da catraca fora das condições previstas.	Média	Advertência	Multa 80 UPF's
57	Não possuir no para brisa valor da tarifa, pontos intermediários do percurso precedido da palavra via.	Média	Advertência	Multa 80 UPF

Grupo III

Item	Descrição	Infração	1ª ocorrência	2ª ocorrência
58	Deixar de apresentar o veículo à vistoria na data e horário estabelecidos.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
59	Deixar de cumprir os terminais e pontos de paradas determinados pelo órgão gestor.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
60	Realizar, com atraso, operações especiais, quando determinadas pela SEMTRAN.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
61	Atrasar ou adiantar o horário da viagem do veículo constante no Quadro de Horário, sem motivo justificado durante a operação do serviço.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
62	Não propiciar condições para que o veículo opere nos horários previstos e autorizados.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
63	Desviar ou interromper itinerários antes do seu ponto final.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
64	Não prestar informações solicitadas ou fazê-lo de forma incorreta aos usuários e fiscais da SEMTRAN.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
65	Veículo indisponível na garagem para afixação de avisos e de outros elementos de comunicação, de interesse do usuário ou do público geral, quando determinado pela SEMTRAN.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
66	Defeito na saída de emergência.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
67	Defeito ou mau funcionamento das portas de embarque e desembarque.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
68	Defeito do elevador de acessibilidade (PCD) ou este inutilizado ou retirado.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
69	Deixar de comunicar, no prazo máximo de 01 (um) dia útil, ocorrência de acidentes com os veículos, havendo ou não vítimas.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF

Item	Descrição	Infração	1ª ocorrência	2ª ocorrência
70	Deixar de provisionar o suprimento de troco nos veículos destinado aos usuários.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
71	Cobrar tarifa superior à autorizada com a finalidade de sonegar troco.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
72	Omitir informações sobre irregularidades do serviço de que tenham conhecimento.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
73	Recusar-se a fornecer as informações ou apresentar os documentos necessários.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
74	Deixar de cumprir a regularização da Notificação no prazo estabelecido.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
75	Deixar de realizar viagem especificada nas Ordens de Serviços.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
76	Fazer ponto de embarque/desembarque, terminal ou Ponto de Controle em local não autorizado.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
77	Interromper a viagem, durante a operação, sem motivo justo.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
78	Deixar de apresentar ou retardar deliberadamente a entrega à SEMTRAN, nas condições e prazos fixados, informações, relatórios, demonstrativos e documentos da Concessionária, relativos ao serviço.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
79	Recusar-se ou fornecer fora dos prazos a apresentação de documentos ou prestar informações à fiscalização.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
80	Falta ou defeito do odômetro ou tacógrafo ou tacômetro.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
81	Manter veículo em operação com emissão excessiva de fumaça.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF

Item	Descrição	Infração	1ª ocorrência	2ª ocorrência
82	Transitar com falta da tampa do reservatório de combustível ou tampa defeituosa, derramando combustível na via pública.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
83	Realizar serviços eventuais fora dos critérios estabelecidos pela SEMTRAN.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
84	Fornecer dados relativos ao efetivo controle operacional do serviço fora das condições e prazos estabelecidos.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
85	Não deixar representante da manutenção disponível na garagem, na data e horário determinados pela SEMTRAN, para acompanhamento da conferência de Notificações.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
86	Impedir ou dificultar o embarque de usuários que já efetuaram o pagamento da passagem em outro veículo, o qual teve sua viagem interrompida, sem o pagamento de outra passagem.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
87	Deixar de colaborar com as autoridades encarregadas da segurança pública.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
88	Permitir a operação de veículo que apresente más condições de operação, comprometendo a segurança dos usuários.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
89	Veículo circulando com vidros quebrados.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
90	Veículo circulando com excesso de lotação.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
91	Divulgar nos veículos mensagens, publicações e/ou publicidades sem prévia autorização da SEMTRAN, ou fazê-lo em desacordo com as normas ou especificações da administração.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
92	Não apresentar à vistoria veículo a ser substituído.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
93	Não possuir facilidade para embarque e desembarque dos usuários idosos ou pessoas com deficiência.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF

Item	Descrição	Infração	1ª ocorrência	2ª ocorrência
94	Utilizar veículo sem que o tubo de descarga esteja na altura do teto.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF
95	Ausência do fiscal despachante no local de trabalho, enquanto do funcionamento dos veículos dentro do Terminal respectivo.	Média	Multa 80 UPF's	Multa 120 UPF

Grupo IV

Item	Descrição	Infração	1ª ocorrência	2ª ocorrência
96	Não permitir, dificultar ou deixar de auxiliar o pessoal da SEMTRAN, na realização de estudos ou fiscalização.	Grave	Advertência	Multa 160 UPF's
97	Determinar a partida do veículo para itinerário diverso do definido.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
98	Alterar itinerário, pontos de parada ou terminais sem o prévio consentimento da SEMTRAN, exceto em casos de força maior em que deverá comunicar imediatamente à SEMTRAN, detalhando os problemas.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
99	Deixar de dar publicidade a Ordem de Serviço (OS) em vigor com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
100	Deixar de socorrer o usuário em caso de acidente.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
101	Não permitir ou dificultar o serviço da fiscalização.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
102	Obstar a realização de estudos ou de auditoria por pessoal credenciado pela SEMTRAN, quando devidamente comunicada com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
103	Não acatar as determinações do órgão gestor.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
104	Recusar-se a receber ou impedir que outro receba documentos emitidos pelo órgão gestor.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
105	Descumprir os prazos estipulados pela SEMTRAN para fase de testes, implantação e adequação do sistema de controle operacional.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
106	Deixar de transmitir à SEMTRAN, na forma especificada por ela, ou transmitir com adulteração, os dados coletados pelo sistema de controle operacional, uma vez concluída a fase de testes do sistema.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF

Item	Descrição	Infração	1ª ocorrência	2ª ocorrência
107	Descumprir regulamentação estabelecida para os tacógrafos.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
108	Não realizar operações especiais, sempre que determinadas pela SEMTRAN.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
109	Deixar de manter frota reserva em condições de operação.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
110	Abandonar o veículo, durante a operação, sem motivo justo.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
111	Deixar de tratar com o devido respeito os usuários com mobilidade reduzida.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
112	Descumprir o Regulamento, Portarias, Determinações, Normas, Instruções Complementares, Ordens de Serviço, Notificações e Intimações emanadas pela SEMTRAN.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
113	Criar novaslinhas ou promover modificações nas linhas existentes sem autorização da SEMTRAN.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
114	Deixar de veicular publicações, mensagens e/ou publicidades nos veículos, quando determinadas pela SEMTRAN.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
115	Deixar de informar à população e aos usuários modificações nas linhas ou na forma de prestação do serviço com antecedência mínima de 10 (dez) dias.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
116	Permitir que o veículo circule sem alvará ou com o mesmo vencido.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
117	Desacatar e/ou desrespeitar a fiscalização da SEMTRAN.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
118	Operar com o veículo sem a presença do cobrador, sem autorização da SEMTRAN, caso seja exigida a presença do mesmo.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF

Item	Descrição	Infração	1ª ocorrência	2ª ocorrência
119	Desrespeitar o preço das passagens em vigor, com exceção de casos autorizados pela SEMTRAN	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
120	Comercializar qualquer tipo de passagem sem autorização da SEMTRAN.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
121	Utilizar veículos exibindo o modelo de identificação estabelecido pela SEMTRAN em serviços estranhos ao Serviço de Transporte Coletivo por Ônibus do Município de Porto Velho.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
122	Manter em operação o veículo com o instrumento contador de passageiros avariado.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF
123	Veículo com defeito ou sem o GPS, câmera ou telemetria.	Grave	Multa 160 UPF's	Multa 240 UPF

Grupo V

Item	Descrição	Infração	1ª ocorrência	2ª ocorrência
124	Impossibilitar ou dificultar a ação fiscalizadora, mediante coação física ou moral.	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF
125	Operar em linha ou itinerários alheios, exceto nos casos previstos no Edital e no Contrato.	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF
126	Descumprir determinação da SEMTRAN para aumento de viagens em segmentos horários.	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF
127	Agredir ou tentar agredir moral ou fisicamente qualquer agente da fiscalização, passageiros ou colegas de trabalho.	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF
128	Deixar de realizar a quantidade mínima de viagens estabelecida para um segmento horário.	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF
129	Não cumprir o quadro de horário determinado pelo órgão gestor.	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF
130	Desobedecer a frequência preestabelecida entre os veículos sucessivos no quadro de horário.	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF
131	Deixar de colocar em operação a frota estabelecida	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF
132	Operar com veículos não registrados na SEMTRAN.	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF
133	Não submeter à vistoria veículo que tenha sofrido acidente que comprometa a segurança.	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF
134	Operar serviço de transporte público coletivo urbano em Porto Velho não autorizado pela SEMTRAN.	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF
135	Operar com veículos de idade superior ao limite estabelecido, salvo autorização expressa da SEMTRAN.	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF

Item	Descrição	Infração	1ª ocorrência	2ª ocorrência
136	Deixar de comunicar à SEMTRAN a retirada do veículo de operação ou o seu retorno.	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF
137	Preencher os documentos exigidos pela SEMTRAN para acompanhamento da operação com adulteração dos dados.	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF
138	Manter em operação veículos cuja retirada de operação tenha sido determinada.	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF
139	Apresentar documento falsificado ou adulterado.	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF
140	Portar ou manter no veículo ou na cabine do despachante arma de qualquer espécie.	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF
141	Violar os instrumentos contadores de passageiros, tacógrafos e lacres.	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF
142	Permitir que seu preposto exerça a função em estado de embriaguez ou sob efeito de substâncias tóxicas de qualquer natureza.	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF
143	Não realizar a quantidade de viagens estabelecida para um dia de operação.	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF
144	Fraudar o sistema de registro de passageiros de forma a alterar a quantidade de passageiros contabilizados.	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF
145	Fornecer informações contábeis fraudulentas ou manipuladas.	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF
146	Deixar de comunicar ao órgão gerencial alterações contratuais e mudanças de membros da diretoria	Gravíssima	Multa 320 UPF's	Multa 480 UPF

ANEXO II.C – TABELA DE CLASSIFICAÇÃO DE RECLAMAÇÕES DOS USUÁRIOS

CÓDIGO	DESCRIÇÃO	CLASSE
1	Denúncia de carona/falta de cobrança de tarifa	Operador
2	Denúncia de retenção de tarifa pelo cobrador	Operador
3	Dirigir com as portas abertas	Operador
4	Operador fumando dentro do veículo	Operador
5	Operador com sinais de embriaguez	Operador
6	Não aguardar finalização do embarque/desembarque	Operador
7	Velocidade incompatível/manobras arriscadas	Operador
8	Motorista não atende embarque/desembarque	Operador
9	Embarcar/desembarcar afastado da calçada	Operador
10	Alteração do itinerário previsto	Operador
11	Interromper/atrasar propositalmente a viagem	Operador
12	Dirigir pela segunda pista	Operador
13	Dirigir à noite com as luzes do letreiro apagadas	Operador
14	Letreiro em desacordo/placas incorretas ou ausentes	Operador
15	Agressão física ou ameaça a passageiro	Operador
16	Tratar idoso ou PNE com falta de respeito	Operador
17	Problemas de iluminação interna	Frota
18	Limpeza do ônibus	Frota
19	Problemas mecânicos	Frota
20	Manutenção do veículo em geral	Frota
21	Passageiro especial impedido de embarcar	Operador
22	Ameaça com arma a passageiro	Operador
23	Catraca eletrônica/validador não funciona	Frota
24	Reclamação de demora na partida do ônibus	Operador
25	Alteração de ponto final/inicial	Operador
26	Reclamação de intervalo excessivo da linha	Operador
27	Descumprimento de partido do ponto inicial/final	Operador
28	Reclamação de ônibus com superlotação	Operador
29	Uso irregular de bilhete Especial/Idoso/Estudante	Operador
30	Veículo com emissão de fumaça preta	Frota
31	Veículo com vazamento de óleo	Frota
32	Problemas de iluminação externa do veículo	Frota
33	Motorista conversar ao volante	Operador
34	Assédio sexual/moral	Operador
35	Motorista falar ao celular	Operador
36	Ouvir som com volume alto	Operador
37	Deixar de embarcar passageiro especial por problema no elevador	Frota

ANEXO IV - Especificações do Sistema de Transportes Inteligente - ITS

Um sistema de transporte inteligente (ITS, da sigla em inglês *Intelligent Transportation System*) é uma aplicação avançada que visa fornecer serviços mais modernos relacionados a diferentes modos de transporte e gerenciamento de tráfego e permitir que os usuários sejam mais bem informados e possuam um sistema mais seguros, eficiente e que, de fato, seja mais inteligente.

Esse tipo de sistema de monitoramento é considerado essencial e imprescindível, sendo adotado em grande parte das capitais do país e cidades de grande porte, principalmente por proporcionar a melhor distribuição da frota em grandes centros impactados pelo engarrafamento do trânsito, permitindo o controle do sistema.

Com relação ao Transporte Público Urbano, solicita-se que a Concessionária disponibilize um Centro de Controle Operacional (CCO) para monitoramento da frota e operação do sistema pelo Órgão Gestor, contendo todas as informações e dados pertinentes à circulação e operação da frota em sua totalidade, incluindo dados operacionais e de bilhetagem. Isso permite que a SEMTRAN promova uma constante fiscalização e acompanhamento quanto a evolução dos serviços, permitindo uma interferência para fins de auxílio (educativo) ou até mesmo de advertência (punitivo), de modo a garantir o bom senso e agilidade e dinamismo do sistema para atender a população de Porto Velho.

A coleta de dados da operação da frota ao longo do trajeto das viagens permitirá as análises de dados 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, oferecendo indicadores de cumprimento de viagens, regularidade da operação, tempos de viagem e outros indicadores de oferta.

1. Centro de Controle Operacional (CCO)

CCO é o ponto convergente das informações operacionais que fluem através de seus módulos, devendo ser projetado com o mesmo rigor e complexidade que possuem Centros de Controle de serviços de metrô. Esta característica centralizadora de informações permite ao CCO ter uma visão global de todo o sistema operacional, facilitando a tomada de decisões necessárias para o funcionamento do sistema.

Desta forma, o Consórcio deverá implantar o Centro de Monitoramento e Gestão da Frota (CMGF), que constituirá módulo do CCO. Tal módulo deverá permitir:

controlar de maneira contínua e sem interrupção a operação do serviço de transporte prestado pelas operadoras.

detectar as incidências que se produzam na operação dos serviços.

contar com relatórios confiáveis que permitam corrigir as alterações na programação operacional, bem como analisar seus efeitos sobre a oferta programada.

integrar a informação do serviço realizado.

validar a informação com outros componentes do sistema.

contar com informação dinâmica em rota indicando as próximas paradas e conexões.

O Centro de Monitoramento será instalado nas dependências da SEMTRAN, ou em local pela Secretaria indicado, e será operado por um servidor interno portariado para este fim. Caso o Centro de Operações se localize nas dependências da concessionária, deverá ser garantido livre acesso da SEMTRAN ao CCO, com garantia de assento e terminal exclusivos, de forma a permitir o acompanhamento da operação. O Órgão Gestor poderá utilizar todas as funcionalidades do CCO, como a emissão de relatórios para planejamento do sistema e para a avaliação de desempenho. Além disso, em caso de implantação pela Prefeitura Municipal de Porto Velho de centro de controle unificado do município, o Consórcio deverá garantir a integração do CCO com esse sistema ou outros sistemas externos indicados pelo Poder Público.

Para que o Centro de Monitoramento possa prover as informações e serviços desejados, deverá contar com os componentes para a Central de Monitoramento e o Sistema de Monitoramento do Veículo em Tempo Real (SMVTR), descritos a seguir, considerando-se essa a configuração mínima desejável. O prazo para instalação do CCO é de 12 meses

1.1. Requisitos mínimos para implantação do Centro de Monitoramento e Gestão da Frota

Equipamento com potência de cálculo – capacidade suficiente para:

- (i) manipular grandes quantidades de dados em tempo real e de complexas bases de dados
- (ii) permitir expansão de acordo com o crescimento do sistema.

Monitores, dispositivos de acompanhamento do sistema e mobiliário adequado para a CCO.

Disponibilidade, confiabilidade e integridade do sistema – redundância de componentes do sistema para assegurar o funcionamento contínuo em caso de falhas de partes do sistema e segurança dos dados.

Integração do sistema – integração com os demais sistemas de banco de dados e gestão do transporte coletivo urbano de Porto Velho, quando houver.

1.2. Arquitetura básica para o Centro de Monitoramento e Gestão da Frota (CMGF)

O sistema deverá adotar a seguinte arquitetura básica para o centro de monitoramento, como exigência mínima:

cluster de servidores – servidor de aplicações e base de dados

sistema de discos redundantes

postos de operação local: equipamentos PC conectados através de redes de área local (LAN) com o cluster de servidores. O operador do sistema controlará a operação do sistema desde os postos locais, deixando o servidor exclusivamente para a manutenção do sistema.

1.3. Funções do Centro de Monitoramento e Gestão da Frota

O(s) software(s) dos centros de controle deve(m) permitir as seguintes funções:

funções de configuração do sistema que permitam flexibilidade, fácil manutenção e atualização.

funções de monitoramento em tempo real da informação gerada em elementos remotos (indicações, avisos e alarmes) e que ajudam ao controlador na tomada de decisão de regulação da operação do serviço de transporte;

funções que facilitem o controlador na gestão e uso ágil das comunicações tanto verbais quanto de dados que disponha o CCO.

funções que gerem base de dados históricos que permitam ao operador de transporte uma análise exaustiva do serviço e o futuro planejamento e programação do mesmo.

funções que alimente os simuladores operacionais para avaliar o grau de confiabilidade e vulnerabilidades do sistema em situações extremas.

funções que automatizam e facilitem a gestão e manutenção dos postos de informação ao usuário / público.

funções que monitorem o funcionamento do sistema para facilitar sua manutenção.

1.4. Atividades básicas da CMGF

As funções descritas acima devem permitir as seguintes atividades:

inicialização do serviço.

gestão de comunicações.

envio de mensagens aos ônibus e aos postos de informação

localização automática de veículos.

regulação horária na linha e por intervalos.

visualização geral do sistema, estado de avanço ou atraso e situação nos postos de informação.

registro de dados em bases para uso futuro.

informes automáticos e por solicitação.

consultas remotas de outros postos.

representação por imagens gráficas de uma linha ou conjunto de linhas nos postos do operador.

representação gráfica sobre base cartográfica dos elementos que compõem o sistema.

1.5. Atividades complementares da CMGF

De forma complementar, a aplicação deve oferecer as seguintes capacidades:

aplicações em tempo real que proporcionem informação do estado da rede total (valores médios por linha), de uma linha ou rota com respeito a sua operação esperada, localização dos veículos sobre cartografia, informação do funcionamento dos veículos, etc.

aplicações de regulação dos ônibus que afetam a um ou vários ônibus, modificações de saída de um terminal de início da linha, introdução de veículos de reforço, eliminação de um veículo em determinada faixa horária, ações sobre a marcha do veículo (não carregar passageiros, adiantar-se, etc.).

aplicações de regulação de uma linha ou rota completa como podem ser modificações no tempo de ciclo da(s) linha(s), reorganização de uma linha, variação de tempo de ciclo da(s) linha(s), controle de itinerários, mensagens, etc. Também deve permitir a análise contínua da situação real da linha em cada momento com respeito às bases de dados estatísticos da mesma linha.

aplicação de análises estatísticas, bases de dados históricos.

aplicação de análise e simulações que permitirão avaliar o planejamento da programação horária segundo critérios como tipo de dia (feriado ou dia útil), tempos médios de ciclo, demanda real por hora, porcentagem de ocupação dos ônibus em cada viagem, etc.

1.6. Sistema de Monitoramento de Veículo em Tempo Real

Para o Sistema de Monitoramento do Veículo em Tempo Real (SMVTR), no que tange ao equipamento nos veículos, a manutenção deverá ser por conta dos operadores do sistema. O Sistema deve permitir duas importantes funções:

Auxiliar na operação do sistema:

Gerar dados para a emissão de relatórios de desempenho (distâncias percorridas, velocidades médias, tempo médio de parada etc.).

Indicar atrasos e outras ocorrências.

Permitir o acompanhamento em tempo real da operação.

Prover a informação ao usuário do sistema, seja embarcado ou em espera.

Requer-se para a implantação do Centro de Controle Operacional do Consórcio o uso de sistemas GPS (sistema de posicionamento global) com odômetro para a localização de ônibus do sistema.

Para obter-se a posição dos ônibus em qualquer lugar e momento, se fará uso combinado de receptores GPS e odômetros. Este último gerará impulsos proporcionais aos giros da roda de modo que se possa calcular o movimento do ônibus sobre sua rota (conhecida) em ausência do GPS.

Deverão ser instalados a bordo dos ônibus os seguintes equipamentos:

equipamento móvel (computador de bordo).

consoles para o motorista – permite ao condutor interagir com o CCO: mensagens do centro de controle, informação sobre atrasos ou avanços na rota, tempo disponível nos terminais das linhas, situações de alarme ou emergência. Este equipamento deverá ser compatibilizado com o previsto em outros sistemas que possam existir.

sistemas de controle de alarmes técnicos e outros sensores.

sistemas de segurança, como câmeras de segurança com vista interna e externa (frente do veículo).

Exige-se a instalação de tacógrafos digitais nos veículos de forma a permitir o uso de cartões do condutor, de controle, do regulador (fiscal) e do sistema de controle.

1.7. Das Tecnologias Embarcadas

Os itens a seguir apresentam as tecnologias que devem comunicar com o CCO, embarcadas nos veículos componentes da frota:

- GPS
- Câmeras de videomonitoramento
- Sistema de áudio*
- Wi-Fi*

A implantação de tecnologias veiculares garante o monitoramento contínuo da frota, com melhor qualidade de informações para tomadas de decisões operacionais. Isso reflete diretamente na vida dos usuários (com mais acesso às informações, menores intervalos entre os veículos e redução nos tempos de viagem); nas rotinas das garagens (maior eficiência operacional, melhor controle das condições mecânicas dos veículos, planejamentos ajustados); no controle e fiscalização dos serviços e na administração econômico-financeira por parte do órgão gestor.

Alguns estudos demonstram que os investimentos tecnológicos são recuperados em menos de três anos de operação, resultados obtidos principalmente através dos ajustes operacionais

decorrentes de planejamento e operação combinados às diferentes realidades diárias, e às manutenções realizadas de forma preventiva com interrupções programadas sem prejuízos à operação, com diagnósticos mais precisos decorrentes do constante e completo monitoramento das condições veiculares (telemetria) (fonte CET, São Paulo).

O armazenamento de dados e informações referentes ao planejamento e operação das linhas do transporte coletivo de Porto Velho, itinerários, tabelas horárias, dados da tripulação, dados de informação ao usuário e todas as informações pertinentes à operação. Esses dados deverão ser protegidos e invioláveis, e, em caso de falha, todas as informações deverão permanecer gravadas nas unidades de memória (mínimo de duas, sendo uma não volátil) até serem coletadas e armazenadas nos servidores da SEMTRAN.

A Concessionária deve garantir a integridade dos dados recebidos no CCO.

As transmissões devem ser realizadas com periodicidade inferior a 10 segundos, salvo em localidades onde o sinal de transmissão esteja indisponível, ocorrendo no momento imediatamente seguinte.

1.7.1. Sistema de Posicionamento Global (GPS)

A localização geográfica deverá ser obtida por meio de dispositivo que utiliza sistemas de posicionamento baseados em satélites (Sistema GPS – *Global Positioning System*) com precisão similar ao padrão SIRF III ou superior.

Os dispositivos de localização por satélite deverão permitir identificar o veículo e determinar a sua localização geográfica em intervalos de tempo de forma automática, independente da comunicação GPRS.

Deverão estar integrados ao CCO, que é responsável pelo sincronismo dos relógios.

Será permitida a imprecisão máxima de 5,0m (cinco metros) em modo autônomo para o Sistema de Posicionamento Global.

Deverão ser apresentadas mitigações aos eventuais erros de localização, falhas de sinal de transmissão e qualificação da disponibilidade.

O sistema GPS deve ter mecanismos que permita receber localização dos satélites e encaminhar, via conexão com a central, sua posição em situações onde o veículo esteja com a fonte de energia totalmente interrompida.

1.7.2. Botão de emergência

O botão de emergência deverá estar localizado próximo ao motorista, de fácil acesso em qualquer situação de operação do transporte, para acionamento em situações emergenciais.

Uma vez acionado pelo motorista, habilitará imediatamente o sistema de comunicação com o CCO e/ou órgãos pré-definidos, enviando informações relativas ao veículo, tipo de evento, sua localização, data e horário, dados da tripulação e da linha, permitindo ainda habilitar automaticamente os sistemas de áudio e CFTV para

transmissão de imagens online. O botão de emergência terá prioridade de comunicação sobre qualquer elemento de rede

e deverá disparar alarmes ativos para todos os usuários designados dentro do CCO.

1.7.3. Circuito Fechado de Videomonitoramento

O Circuito Fechado de TV (CFTV) inclui câmeras e sistema de gravação.

As câmeras deverão ser no formato plano e resistente às manipulações, específicas para uso veicular, encapsuladas em caixa metálica com proteção IP66, antivandalismo, vedadas para não permitir penetração de poeira e água e resistente a fogo.

Deverá permitir ser transmitido para a central receptora de alarmes (CCO), mediante requisição, sempre e quando a rede de comunicações o permita.

Deverá indexar e gravar os frames com longitude/latitude, prefixo do veículo, data e hora.

Deverá permitir a segmentação do vídeo para recuperar um período arbitrário de gravação para sua visualização posterior.

Cada bloco de vídeo deverá ser tratado como um arquivo de dados a ser armazenado devidamente cifrado, de modo que um acesso não autorizado ao dispositivo não permita recuperar as imagens.

Deverá permitir a eliminação automática das gravações antigas (prazo definido pela SEMTRAN).

Deverá possuir buffer circular capaz de armazenar temporalmente os últimos minutos de vídeo das câmeras sem cifrar, para sua transmissão pelo servidor de vídeo.

Deverá ser flexível para que, em caso de mudança no modelo de câmeras instaladas, as configurações no software sejam mínimas, diminuindo o esforço de configuração. O software deverá ser capaz de detectar automaticamente, na medida em que os equipamentos o permitam, uma mudança no modelo de câmera conectada.

Características dos Equipamentos

Câmeras com perfil de resolução mínima 1280x720;

Antivandalismo;

Câmera IP de alto rendimento desenhada para embarque em veículos automotores;

Preparadas para ambiente de baixa luminosidade;

Imagem colorida em alta resolução;

Apresenta homologação para ambientes embarcados em autos, IP66 e outras para vibração, choque mecânico e temperatura;

Apresentar desenho plano e resistente às manipulações, vibrações, pó, umidade e variações de temperatura nestes veículos; alarme antimanipulação, scan progressivo e alimentação POE.

1.7.4. Sistema de Áudio

Controlados pelo motorista e/ou CCO, o sistema de áudio é responsável por informar aos usuários, através de sintetizador de voz, o nome da parada em que o veículo se encontra e o nome da próxima parada.

Deverá ser compatível e sincronizado através da UCP para que não ocorra divergência entre as informações do sistema de áudio e os sistemas de painéis de mensagens internos e externos.

Será admitida a tecnologia VoIP (*Voice over Internet Protocol*).

1.7.5. Wi-Fi para usuários

Deverá disponibilizar o sinal de Internet para acesso dos usuários.

Deverá ser compatível com os principais sistemas operacionais (IOS, Android e Windows) para utilização através de celulares, tablets e notebooks.

Deverá possuir modem de alta sensibilidade e alcance com antena externa, e com filtro para falsos sinais.

O sistema deverá permitir que através de contrato de prestação de serviços – a ser definido pela SEMTRAN – o usuário tenha que concordar com os termos definidos para utilização do serviço gratuito de internet dentro dos veículos.

Deverá possuir recursos para utilização do conceito *VideoonDemand* (Vod) com conteúdo disponível no veículo para acesso mesmo onde não houver sinal de Internet móvel.

Os conteúdos (Vod) poderão ser publicitários e/ou institucionais, e serão definidos /aprovados pela SEMTRAN.

Deverá ser permitido que os conteúdos sejam atualizados automaticamente ao longo das viagens.

Os conteúdos poderão ser veiculados em toda a frota, por áreas, por rotas, por linha, por grupo de linhas, por subsistema de operação, por terminal e por veículo específico.

Deverá permitir o gerenciamento do serviço de Internet gratuita, contabilizando quantidades de acessos, tempo de conexão, websites visitados, etc.

Deverá permitir a restrição de acesso a conteúdo indevido.

Características do Equipamento:

Dimensões: Unidade compactada para fácil instalação.

Entradas Entrada frontal de fácil acesso para a inserção de SIM-Card e modem interno 3G, ou tecnologias superiores.

Interfaces: Duas ou mais das seguintes opções: 3G HSUPA integrada; GSM; GPRS; EDGE; UMTS; HSDPA; USB; HDMI.

Certificação pela ANATEL - Agência Nacional de Telecomunicações.

2. Sistema de Bilhetagem Eletrônica

O sistema de bilhetagem eletrônica define-se como o conjunto de sistemas, equipamentos, softwares, hardwares, dados, serviços, instalações e informações voltados para a gestão e fiscalização dos serviços, em especial a cobrança eletrônica de tarifa, a gestão e a operação da frota e das instalações e a prestação de informações aos usuários. O Sistema de Bilhetagem Eletrônica deve estar implantado em sua totalidade previamente ao início da operação do serviço.

O sistema de bilhetagem eletrônica possibilitará o fornecimento diário de dados sobre as viagens realizadas, o número de passageiros transportados, as gratuidades e a arrecadação automática da receita. Além disso, o uso do cartão eletrônico aumentará a segurança para os usuários e operador do serviço de transporte coletivo ao diminuir, de maneira expressiva, o volume de dinheiro dentro dos ônibus.

O sistema de bilhetagem eletrônica poderá ainda diversificar os valores de tarifas cobradas na utilização do serviço de transporte e permitirá integrações temporais, entre os diversos serviços de transporte por ônibus. Como forma de incentivar o uso da Bilhetagem Eletrônica, uma tarifa reduzida para o bilhete adquirido antecipadamente pode ser utilizada pelo operador. O sistema deve propiciar no mínimo as seguintes características:

Integração tarifária dentro do sistema

Integração temporal

Estatísticas operacionais

Propiciar o controle dos usuários do sistema

O sistema de bilhetagem eletrônica a ser implantado, deverá ser compatível com as especificações técnicas mínimas abaixo relacionadas. O sistema deverá estar implantado no início da operação da concessão. Os equipamentos, sua manutenção, software, atualizações e demais itens relacionados ao sistema de bilhetagem eletrônica deverão ser disponibilizados seja por aquisição da concessionária, seja por locação.

O validador também deverá armazenar no próprio cartão do cobrador, um resumo de sua jornada de trabalho, o qual deverá ser descarregado na garagem com a emissão de um comprovante que será entregue na arrecadação desta, possibilitando desta forma que o cobrador faça o seu acerto de contas sem a necessidade de retorno do ônibus à garagem.

2.1. Implantação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE)

A implantação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE) compreende a aquisição, instalação e operação dos equipamentos e interfaces com os usuário e empresas, inclusive via WEB, necessários ao funcionamento e integração.

O Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE) é composto pelos sistemas de transmissão, armazenamento e inserção de dados, equipamentos embarcados nos veículos como computadores para processamento do sistema, validadores, controladores de fluxo,

periféricos para coleta de informações operacionais e comunicação da tripulação, sistema de localização e transmissão (GPS/GPRS), cartões tipo SAM CARD (*Security Authentication Module Card*), equipamentos de transmissão e processamento nas garagens. O Sistema de Bilhetagem Eletrônica deverá observar as seguintes condicionantes:

Os veículos devem contar com sistema de bilhetagem eletrônica, com SAM CARD com instalação de validadores, visando:

permitir o pagamento da tarifa e o controle de acesso do passageiro por meio de cartão inteligente.

garantir o controle de acesso (contador de passageiros e de passagens) permanentemente ativado e vinculado ao controle de arrecadação tarifária, sejam os passageiros pagantes em dinheiro ou em bilhete eletrônico.

O SBE – Sistema de Bilhetagem Eletrônica – deve ser implantado na totalidade da frota, inclusive para a frota reserva; nos moldes exigidos pelo órgão gestor.

Dispor de infraestrutura na garagem para recolhimento e transmissão dos dados de bilhetagem, do validador, e do contador.

Dispor de sistema de comunicação e transmissão na garagem para as transmissões de dados do veículo para a garagem, assim como da garagem para o veículo.

O órgão gestor poderá realizar auditoria a qualquer tempo, nas garagens e ou diretamente nos veículos, para coleta de informações operacionais, através de periféricos de fácil acesso e ou transmissão via Web.

2.2. Cartão

Os cartões inteligentes recarregáveis deverão ser utilizados como meio de pagamento das viagens previamente adquiridas, sendo a comunicação entre o cartão e o dispositivo de leitura feita através de radiofrequência sem contato físico. A primeira via dos cartões deverá ser disponibilizada gratuitamente aos usuários, sendo incumbência da Concessionária operadora este primeiro fornecimento. As demais vias e os tipos de cartão oferecidos serão definidos em conjunto com o órgão gestor de acordo com o perfil dos usuários do sistema e com a legislação atual.

2.3. Comercialização de créditos

A comercialização de créditos eletrônicos será efetuada pelo Consórcio ou por entidade Gerenciadora contratada, nos termos da legislação vigente e sempre sob a supervisão e fiscalização do poder público, que definirá regulamento específico para o Sistema de Bilhetagem Eletrônica e a Gestão Financeira do sistema. Aplicam-se as seguintes disposições:

A comercialização de créditos dos cartões de passe antecipado e escolar poderá ser realizada nos pontos fixos, móveis e na internet.

Nos pontos fixos e móveis a comercialização de créditos deverá ser realizada através de moeda nacional corrente ou cartão de débito;

Na internet a comercialização de créditos deverá ser realizada através de boleto bancário.

A comercialização de créditos dos cartões de vale transporte será realizada através da internet.

Os créditos comercializados terão validade de acordo com determinação do Poder Público, estando isentos de prazo caso não haja essa definição.

2.4. Integração tarifária

O sistema de bilhetagem eletrônica possibilita a integração tarifária aos portadores dos cartões de bilhetagem. O tempo de integração e outros aspectos estão presentes no Projeto Básico deste edital.

A integração tarifária objetiva a racionalização da rede de transporte coletivo, tornando-a mais eficiente tanto no atendimento da população quanto ao conforto e mobilidade desejados. Ele deve possibilitar, também, a descentralização das atividades urbanas, a melhoria da circulação viária na área central, a integração físico-tarifária entre todas as regiões e setores urbanos.

O sistema de integração favorece também a racionalização dos serviços de transporte, com supressão de superposições de linhas e criação de serviços alimentadores, sem a necessidade de investimentos em terminais fechados. A maior liberdade proporcionada aos deslocamentos dos usuários permite que os próprios passageiros racionalizam seus trajetos, evitando trechos mais carregados, elegendo os caminhos de menor tempo e assim por diante, tal como fazem os usuários de automóveis na rede viária.

Para atingir este objetivo, além da gratuidade da integração tarifária, o sistema deve ser direcionado para uma rede com estações e pontos de apoio que facilitem a conexão entre linhas em pontos estratégicos.

O Sistema Integrado de Transporte Coletivo promoverá a integração tarifária através do cartão, sem necessidade de terminais de integração.

ANEXO V - Sistema de Informações ao Usuário

1. Sistemas de Informação ao Usuário - SIU

Algumas informações são absolutamente necessárias para os usuários poderem utilizar o transporte coletivo urbano; outras são bastante úteis, facilitando a utilização do sistema.

Essas informações são fornecidas de distintas maneiras e em diferentes locais: nos veículos de transporte, nos pontos de parada, nas estações, nos terminais, em centrais de atendimento pessoal e/ou por telefone, nas casas dos usuários, nas ruas, etc.

A Concessionária deve primar e investir em tecnologias que disponibilizam informações sobre a operação do sistema de transporte público por diversos meios, seja: celular (smartphone), páginas na internet, painéis informativos, canais de mídia ou telefone.

2. Informações nos veículos

As informações nos veículos devem ocorrer por mapas, itinerários e identificação das linhas, do carro, do prestador de serviço nas partes internas e externas dos veículos.

2.1. Painel Frontal

O número, nome da linha e cor da região de atendimento deve ser disposto no painel frontal do veículo, em formato digital ou em rolo. Afixado no para-brisa também deve conter o valor da tarifa pública vigente.

2.2. Painel Lateral

Junto à porta de embarque, um cartaz deve conter informações do itinerário, constando as principais vias do trajeto, além do número e nome da linha.

2.3. Painel interno

No interior dos veículos, preferencialmente na frente ou superior às portas de desembarque, deverá ser apresentado um mapa dos itinerários e informações das principais integrações com outras linhas.

3. Sistemas Eletrônicos

A Concessionária deverá disponibilizar aplicativo próprio para Sistema de Informação ao Usuário, contendo todas as informações da operação do sistema, inclusive a possibilidade de gerenciar o cartão do usuário online (carregamento, extrato de créditos, etc.). O aplicativo deve:

Consultar endereços a partir de origem e destino utilizando um dos itens a seguir: Rua, Bairro ou Ponto.

Validar os endereços de início e fim, auxiliando o usuário a definir um endereço válido. O aplicativo de consulta deve localizar as paradas próximas ao ponto indicado pelo usuário (pontos válidos), realizando transformações dos endereços fornecidos em coordenadas.

Buscar pelos pontos de parada mais próximos da origem e destino.

Buscar as linhas que atendem as paradas de início e fim ou as linhas que se integram de forma mais rápida para realizar a viagem.

Apontar posições geográficas em mapas para consultar as paradas mais próximas do ponto inicial da viagem.

Informar ao usuário as linhas disponíveis, com a duração média da viagem em cada linha e o horário do próximo veículo nos pontos da linha, baseada na base histórica e o dia e horário da viagem.

Exibir os resultados com todo o trajeto que deve ser feito.

Exibir o mapa com a rota escolhida.

Mostrar a localização atual do próximo carro a passar pela parada inicial.

Consultar as paradas de cada linha.

Consultar a posição atual dos ônibus em uma determinada linha.

Consultar linhas que passam por uma determinada parada.

Fazer uma interface web própria para dispositivos móveis para usuários que não desejam instalar o aplicativo poderem acessar o serviço igualmente como os demais usuários.

Permitir consultar serviços básicos associados às paradas.

Indicar serviços básicos, como hospitais, delegacias, serviços bancários e serviços públicos no geral.

Possuir área para registro de reclamações, sugestões e denúncias.

3.1. Portal na Internet

O portal deve:

Permanecer disponível 24 horas por dia, durante todos os dias da semana com características 24/7/365.

Gerar as mesmas funcionalidades do sistema mobile.

Ser capaz de plotar em mapa online a linha escolhida.

Divulgar de informações e orientações em geral sobre a aquisição dos produtos tarifários no âmbito do sistema de bilhetagem eletrônica.

Divulgar de notícias relevantes do sistema de transporte coletivo, como mudanças de linhas e horários.

Além disso, a Concessionária deverá disponibilizar ao órgão gestor arquivo GTFS atualizado em tempo real do sistema para cadastro em plataformas externas.

4. Sistemas de Painéis

Um sistema de painéis eletrônicos substitui informações em papel ao usuário disponibilizadas nos meios de acesso ao sistema de transporte público. Deve-se optar por painéis eletrônicos ao invés de informações em panfletos sempre que possível.

4.1. Nos Terminais

Todos os terminais de conexão deverão possuir painéis informativos com as seguintes características:

Identificação de embarque da linha, com número e descrição de destino.

Informações gerais com visualização no mapa da rede de linhas atendidas pelo terminal.

Informações de operação das linhas, visualizando horário de funcionamento e intervalos previstos por tipo e período.

4.2. Nas Paradas

Todas as paradas devem apresentar a identificação das linhas que por ali passam, e a frequência média dessas linhas. 10% das paradas, que concentram maior volume de passageiros tanto na região central como nos bairros devem apresentar além das informações das linhas o horário dos veículos.

5. Da Implantação do SIU

Para o desenvolvimento, customização e implantação dos Sistemas de Informação ao Usuário (SIU), a contratada deverá atender às seguintes diretrizes:

Desenvolver projeto executivo do SIU baseado nas diretrizes especificadas pela SEMTRAN. Apresentar o projeto executivo do SIU à SEMTRAN, em uma versão preliminar, e posteriormente aos comentários, em uma versão definitiva.

Executar o projeto apresentado de acordo com o cronograma a ser estabelecido, com as seguintes prioridades:

Letreiro dos ônibus.

Painéis dos terminais e paradas.

Portal na Internet.

Aplicativo para smartphone.

5.1. Dos Requisitos não funcionais

A relação descrita abaixo descreve as principais características que as soluções contratadas deverão oferecer:

Todas as ferramentas eventualmente empregadas devem ser oferecidas pela contratada, integradas entre si, fazerem parte de uma mesma solução e serem incluídas na questão de licenças definitivas.

Todas as ferramentas deverão ser entregues acompanhadas de documentação descritiva.

Sempre que possível, deverão ser adotadas soluções, ferramentas e tecnologias baseadas em software livre.

Deve haver treinamento em todas as ferramentas, seja para perfil de usuário, como para perfis de administradores das soluções.

O Poder Público respeitará as condições de licenciamento da solução, não podendo emprestar, licenciar, sublocar, dar em comodato, alterar ou divulgar o código-fonte, transferir ou ceder a terceiros a solução.

Todas as interfaces das soluções devem ser em português do Brasil.

Todas as ferramentas devem ter manuais técnicos, com informações sobre uso e manutenção. Os manuais devem ser em português usado no Brasil.

Armazenar dados em pelos menos um dos seguintes bancos de dados: SQL server, Oracle, PostgreSQL/Postgis.

Permitir criação de conexão a outros bancos de dados que sejam especificados.

Capacidade de consolidação de dados em períodos específicos, como ano, meses, semanas e dias.

Permitir configurações de banco de dados.

Armazenar em bases de dados geográficos os itinerários de serviços da SEMTRAN, ocorrências, pontos de ônibus e suas características e outros itens importantes, como os itinerários percorridos em determinado dia e horário.

Gerar histórico de carga e alterações de bases de dados (especialmente a geográfica), alteração de parâmetros das soluções, configurações de acessos e grupos de acesso e outras informações.

Permitir o uso de banco de dados capaz de armazenar dados georreferenciados (banco de dados espacial) para cache.

Entrega de documentação de modelagem de base de dados.

Acesso a pelo menos um dos seguintes servidores de camadas geográficas: Bing Maps, Google Earth, Google Maps, Open Street Maps e Yahoo Maps.

Permitir exportação dos dados apresentados em tela para pelo menos os formatos PDF, Excel, Word ou os equivalentes em formatos de planilha e editor de texto.

Receber e mostrar dados georreferenciados a respeito da rede de transporte, com suas vias, linhas de ônibus, e outros dados que sejam pertinentes.

As soluções deverão oferecer escalabilidade horizontal, devem ser desenvolvidas numa arquitetura de múltiplas camadas e utilizarem técnicas de desenvolvimento que sejam padrão de mercado.

A solução contratada deverá permitir a troca remota de seus softwares, aplicações, sistema de segurança, APIs, drivers diversos, especialmente os de comunicação.

Os ambientes de desenvolvimento, teste e homologação ficarão a cargo da contratada. Esta deverá estruturar os ambientes de modo que todas as intervenções necessárias sejam, antes de tudo, testadas e homologadas pelo Poder Público.

ANEXO VI – MODELOS – CARTA DE CREDENCIAMENTO E DE ENCAMINHAMENTO DE DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO

MODELO1

CARTA DE CREDENCIAMENTO

À Secretaria Municipal de Administração do Porto Velho - SEMAD, Rua Duque de Caxias, Nº. 186, Bairro Arigolândia, CEP 76.801-006.

Referência: CONCORRÊNCIA Nº /20 /CEL-TRANSPORTE COLETIVO
URBANO/CML/SEMAD/PVH

O (concorrente), (qualificação), por seu representante legal, em atendimento ao disposto no EDITAL, credencia perante VV. Sas. OSr. _____ e, no seu impedimento, o Sr. _____ como representante qualificado e autorizado, com poderes necessários e suficientes para representar este Concorrente durante todo o processamento da licitação em referência, até a fase de adjudicação.

Atenciosamente,

Representante Legal

RG

CPF

- DEVEM SER ANEXADOS AO PRESENTE OS DOCUMENTOS QUE CONFEREM PODERES DE REPRESENTAÇÃO AO RESPECTIVO SIGNATÁRIO

MODELO 2

DECLARAÇÃO DE CONHECIMENTO DOS TERMOS DO EDITAL

À Secretaria Municipal de Administração do Porto Velho - SEMAD, Rua Duque de Caxias, Nº. 186, Bairro Arigolândia, CEP 76.801-006.

Referência: CONCORRÊNCIA Nº /20 /CEL-TRANSPORTE COLETIVO
URBANO/CML/SEMAD/PVH

O (concorrente), (qualificação), por seu representante legal, declara que recebeu toda a documentação referente à Concorrência em tela.

Compõem a documentação de que trata a presente o EDITAL de Concorrência e seus Anexos.

Declara, ainda, conhecer o inteiro teor do EDITAL, inclusive as manifestações de esclarecimento da COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO DA COORDENADORIA MUNICIPAL DE LICITAÇÕES, SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO, PREFEITURA DE PORTO VELHO que lhe foram anexadas, com pleno conhecimento do seu conteúdo, estando de acordo com seus termos.

Atenciosamente,

Representante Legal

RG

CPF

- DEVEM SER ANEXADOS AO PRESENTE OS DOCUMENTOS QUE CONFEREM PODERES DE REPRESENTAÇÃO AO RESPECTIVO SIGNATÁRIO

MODELO 3

DECLARAÇÃO DE INEXISTÊNCIA DE IMPEDIMENTO

À Secretaria Municipal de Administração do Porto Velho - SEMAD, Rua Duque de Caxias, Nº. 186, Bairro Arigolândia, CEP 76.801-006.

Referência: CONCORRÊNCIA Nº /20/CEL-TRANSPORTE COLETIVO
URBANO/CML/SEMAD/PVH

O (concorrente), (qualificação), por seu representante legal, declara, para os fins previstos no EDITAL, que este CONCORRENTE, não está impedido de participar da presente licitação, destacando que:

- a) não foi declarado inidôneo por ato da Administração Pública de qualquer nível federativo ou de suas autarquias, fundações, empresas públicas ou sociedades de economia mista;
- b) não está impedido de contratar com a administração pública de qualquer nível federativo ou com suas autarquias, fundações, empresas públicas ou sociedades de economia mista;
- c) não foi apenado com rescisão de contrato com a Administração Pública, quer por deficiência dos serviços prestados, quer pela prática de atos ilícitos ou outro motivo igualmente grave, no transcorrer dos últimos 5 (cinco) anos;
- d) não sofreu condenação definitiva por praticarem, por meios dolosos, fraudes fiscais no recolhimento de quaisquer tributos;
- e) não se encontra em processo de Falência, Recuperação Judicial ou Extrajudicial.

Por ser verdade, firma a presente, nos termos e sob as penas da Lei.

Atenciosamente,

Representante Legal

RG

CPF

- DEVEM SER ANEXADOS AO PRESENTE OS DOCUMENTOS QUE CONFEREM PODERES DE REPRESENTAÇÃO AO RESPECTIVO SIGNATÁRIO

MODELO 4

CARTA DE ENCAMINHAMENTO DE DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO

À Secretaria Municipal de Administração do Porto Velho - SEMAD, Rua Duque de Caxias, Nº. 186, Bairro Arigolândia, CEP 76.801-006.

Referência: CONCORRÊNCIA
URBANO/CML/SEMAD/PVH

Nº

____/20____/CEL-TRANSPORTE

COLETIVO

O (concorrente), (qualificação), por seu representante legal, encaminha documentação de habilitação contendo: (enumerar documentação). Declara, ainda, que assume inteira responsabilidade por quaisquer erros ou omissões verificados na referida documentação

Atenciosamente,

Representante Legal

RG

CPF

- DEVEM SER ANEXADOS AO PRESENTE OS DOCUMENTOS QUE CONFEREM PODERES DE REPRESENTAÇÃO AO RESPECTIVO SIGNATÁRIO

MODELO 5

CARTA DE APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA TÉCNICA

À Secretaria Municipal de Administração do Porto Velho - SEMAD, Rua Duque de Caxias, Nº. 186, Bairro Arigolândia, CEP 76.801-006.

Referência: CONCORRÊNCIA
URBANO/CML/SEMAD/PVH

Nº

____/20____/CEL-TRANSPORTE

COLETIVO

Prezados Senhores,

O (concorrente), (qualificação), por seu representante legal, pela presente vem submeter à apreciação de V.Sas. sua PROPOSTA TÉCNICA, elaborada de acordo com o EDITAL, da qual constam os seguintes documentos: (elencar)

Declara, ainda, que assume inteira responsabilidade por quaisquer erros ou omissões verificados na respectiva proposta.

Ressalta também que, na execução do CONTRATO, observará rigorosamente as especificações técnicas, assumindo desde já a integral responsabilidade pela perfeita realização dos serviços, em conformidade com as normas e padrões estabelecidos pela esfera competente do PODER CONCEDENTE.

Atenciosamente,

Representante Legal

RG

CPF

- DEVEM SER ANEXADOS AO PRESENTE OS DOCUMENTOS QUE CONFEREM PODERES DE REPRESENTAÇÃO AO RESPECTIVO SIGNATÁRIO

MODELO 6

CARTA DE APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA COMERCIAL

À Secretaria Municipal de Administração do Porto Velho - SEMAD, Rua Duque de Caxias, Nº. 186, Bairro Arigolândia, CEP 76.801-006.

Referência: CONCORRÊNCIA
URBANO/CML/SEMAD/PVH

Nº

____/20____/CEL-TRANSPORTE

COLETIVO

Prezados Senhores,

O (concorrente), (qualificação), por seu representante legal, vem, pela presente, submeter à apreciação de VV. Sas. sua proposta comercial, elaborada conforme o EDITAL.

Declara, ainda, que assume inteira responsabilidade por quaisquer erros ou omissões verificados na respectiva proposta.

Atenciosamente,

Representante Legal

RG

CPF

- DEVEM SER ANEXADOS AO PRESENTE OS DOCUMENTOS QUE CONFEREM PODERES DE REPRESENTAÇÃO AO RESPECTIVO SIGNATÁRIO

MODELO7

COMPROMISSO DE NÃO EMPREGAR MENOR DE DEZOITO ANOS EM TRABALHO NOTURNO, PERIGOSO OU INSALUBRE E DE NÃO EMPREGAR MENOR DE DEZESSEIS ANOS

À Secretaria Municipal de Administração do Porto Velho - SEMAD, Rua Duque de Caxias, Nº.
186, Bairro Arigolândia, CEP 76.801-006.

Referência: CONCORRÊNCIA
URBANO/CML/SEMAD/PVH

Nº

____/20____/CEL-TRANSPORTE

COLETIVO

Prezados Senhores,

O (concorrente), (qualificação), por seu representante legal, declara que não emprega menor de dezoito anos em trabalho noturno, perigoso ou insalubre e de que não emprega menor de dezesseis anos, sob as penas da lei.

Atenciosamente,

Representante Legal

RG

CPF

- DEVEM SER ANEXADOS AO PRESENTE OS DOCUMENTOS QUE CONFEREM PODERES DE REPRESENTAÇÃO AO RESPECTIVO SIGNATÁRIO

MODELO8

DECLARAÇÃO DE NÃO PROPRIEDADE DE IMÓVEL NA LOCALIDADE DE SEDE DA LICITANTE

À Secretaria Municipal de Administração do Porto Velho - SEMAD, Rua Duque de Caxias, Nº. 186, Bairro Arigolândia, CEP 76.801-006.

Referência:CONCORRÊNCIA
URBANO/CML/SEMAD/PVH

Nº

■/20■/CEL-TRANSPORTE

COLETIVO

PrezadosSenhores,

O (concorrente), (qualificação), por seu representante legal, declara para os fins de comprovação de Regularidade Fiscal, que não é proprietária do imóvel onde se localiza sua sede e suas garagens.

Atenciosamente,

RepresentanteLegal

RG

CPF

- DEVEM SER ANEXADOS AO PRESENTE OS DOCUMENTOS QUE CONFEREM PODERES DE REPRESENTAÇÃO AO RESPECTIVO SIGNATÁRIO

ANEXO VII – MODELOS – COMPROMISSOS MODELOA

MODELO A

COMPROMISSO DE DISPONIBILIDADE DE PESSOAL

À Secretaria Municipal de Administração do Porto Velho - SEMAD, Rua Duque de Caxias, Nº. 186, Bairro Arigolândia, CEP 76.801-006.

Referência: CONCORRÊNCIA
URBANO/CML/SEMAD/PVH

Nº

____/20____/CEL-TRANSPORTE

COLETIVO

Prezados Senhores,

O (concorrente), (qualificação), por seu representante legal, declara para os fins previstos no EDITAL que o pessoal necessário à prestação dos SERVIÇOS estará à disposição para o início da operação dos serviços, consoante as exigências do EDITAL.

Atenciosamente,

Representante Legal

RG

CPF

- DEVEM SER ANEXADOS AO PRESENTE OS DOCUMENTOS QUE CONFEREM PODERES DE REPRESENTAÇÃO AO RESPECTIVO SIGNATÁRIO

MODELO B

COMPROMISSO DE DISPONIBILIDADE DE FROTA PARA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS

À Secretaria Municipal de Administração do Porto Velho - SEMAD, Rua Duque de Caxias, Nº. 186, Bairro Arigolândia, CEP 76.801-006.

Referência: CONCORRÊNCIA
URBANO/CML/SEMAD/PVH

Nº

____/20____/CEL-TRANSPORTE

COLETIVO

Prezados Senhores,

O (concorrente), (qualificação), por seu representante legal, declara que disponibilizará, até o início da operação dos SERVIÇOS, a frota necessária para o respectivo Lote de Serviços, conforme especificações do EDITAL e seus Anexos.

Atenciosamente,

Representante Legal

RG

CPF

- DEVEM SER ANEXADOS AO PRESENTE OS DOCUMENTOS QUE CONFEREM PODERES DE REPRESENTAÇÃO AO RESPECTIVO SIGNATÁRIO

MODELO C

DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO DE DISPONIBILIZAÇÃO DE GARAGEM E IMÓVEL

À Secretaria Municipal de Administração do Porto Velho - SEMAD, Rua Duque de Caxias, Nº.
186, Bairro Arigolândia, CEP 76.801-006.

Referência: CONCORRÊNCIA
URBANO/CML/SEMAD/PVH

Nº

____/20____/CEL-TRANSPORTE

COLETIVO

Prezados Senhores,

O (concorrente), (qualificação), por seu representante legal, declara que disponibilizará imóvel(eis) destinado(s) à instalação de garagem(ns) para prestação dos SERVIÇOS, observadas as especificações mínimas fixadas no Edital e seus Anexos, dimensionada e localizada conforme a necessidade do respectivo Lote de Serviços.

Atenciosamente,

Representante Legal

RG

CPF

- DEVEM SER ANEXADOS AO PRESENTE OS DOCUMENTOS QUE CONFEREM PODERES DE REPRESENTAÇÃO AO RESPECTIVO SIGNATÁRIO

MODELO D

DECLARAÇÃO DE RESPONSÁVEL TÉCNICO

À Secretaria Municipal de Administração do Porto Velho - SEMAD, Rua Duque de Caxias, Nº. 186, Bairro Arigolândia, CEP 76.801-006.

Referência: CONCORRÊNCIA Nº /20 /CEL-TRANSPORTE COLETIVO
URBANO/CML/SEMAD/PVH

Prezados Senhores,

(nome e qualificação das sociedades consorciadas), por seus representantes legais, neste ato declaram que o Sr. _____, (qualificação completa), será o responsável técnico pela prestação do serviço OBJETO deste CONTRATO, e desempenhará esta função, durante todo prazo contratual, conforme especificações em EDITAL e seus Anexos.

Adicionalmente informamos que será comunicada à Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte uma eventual substituição do supramencionado Responsável Técnico, observadas as exigências do EDITAL e seus Anexos

Atenciosamente,

Representante Legal

RG

CPF

- DEVEM SER ANEXADOS AO PRESENTE OS DOCUMENTOS QUE CONFEREM PODERES DE REPRESENTAÇÃO AO RESPECTIVO SIGNATÁRIO

ANEXO VIII – PROPOSTA COMERCIAL

À Secretaria Municipal de Administração do Porto Velho - SEMAD, Rua Duque de Caxias, Nº.
186, Bairro Arigolândia, CEP 76.801-006.

Referência: CONCORRÊNCIA
URBANO/CML/SEMAD/PVH

Nº

___/20___/CEL-TRANSPORTE

COLETIVO

Porto Velho, de de 20___

Prezados Senhores,

A empresa, inscrita no CNPJ/MF sob o Nº, com sede na (endereço completo), LICITANTE da Concorrência Pública em epígrafe, do tipo melhor proposta em razão da combinação dos critérios de menor oferta de tarifa de remuneração com o de melhor técnica, em atendimento as condições estabelecidas no EDITAL e seus Anexos, tem a satisfação de apresentar a Vossa Senhoria a sua PROPOSTA COMERCIAL para tarifa de remuneração da Concessão de Lote de Serviços de TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO, nos seguintes termos:

1. TARIFA DE REMUNERAÇÃO: Como remuneração pelo serviço, ofertamos o VALOR DE (por extenso)

2. VALIDADE DAS PROPOSTAS: O prazo de validade da presente proposta é de 90 (noventa) dias, contados da data de recebimento da mesma e, nesse período, todas as condições serão mantidas.

3. DADOS QUALIFICATIVOS DO LICITANTE:

Razão Social:

Cidade:

CNPJ/MF Nº:

Estado:

E-mail:

Telefone:

Endereço:

Fax:

Atenciosamente,

Representante Legal

RG

CPF

O VALOR DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO deverá ser expresso em moeda corrente nacional, em algarismos e por extenso. Ocorrendo divergência entre os valores numéricos e por extenso, contidos na proposta, prevalecerá este último.

ANEXO IX – PROPOSTA TÉCNICA

1. Introdução

O Anexo IX do presente edital de licitação visa à apresentação da Proposta Técnica pelos proponentes que será avaliada pela Comissão Especial de Licitação do Transporte Coletivo Urbano da Secretaria Municipal de Licitações. Esta avaliação consistirá de quesitos quantitativos a serem pontuados, que resultará numa nota técnica para cada proponente. Esta nota técnica fará parte da nota final de julgamento. A proponente que deixar de apresentar em sua Proposta Técnica qualquer informação necessária à avaliação dos quesitos pontuáveis receberá automaticamente nota zero no quesito correspondente à informação não apresentada.

As proposições constantes da Proposta Técnica da licitante vencedora (inclusive quanto aos compromissos e respectivos prazos e metas) serão itens de execução obrigatória durante o prazo de concessão. O seu descumprimento ocasionará em penalidades previstas no contrato.

2. Preenchimento de planilhas

A empresa licitante deverá apresentar, junto à declaração de cumprimento da proposta técnica, planilhas que computem a pontuação final da nota técnica, com relação aos quesitos solicitados. A nota técnica divide-se em três partes, a primeira sendo referente a cada veículo, a segunda referente à frota de forma única e a terceira com relação à empresa. A nota final da proposta técnica será a somatória de todos os itens compostos de cada uma das três partes.

Os tempos declarados nos termos de compromisso e proposta técnica, referente aos prazos de implantação e início efetivo da operação devem ser coerentes com os campos da proposta, devendo, inclusive, na referida proposta constar expressamente um cronograma extensivo sobre aquisição de veículos, transferência de veículos, chegada dos veículos em Porto Velho/RO, preparação/adaptação das garagens e oficinas, contratação de mão de obra especializada nos termos da Lei Municipal nº 1.441/2001, cumprimento de Acordos firmados com o Poder Concedente, Sindicato dos Trabalhadores da Categoria, Ministério do Trabalho e Ministério Público do Trabalho quanto a contratação de mão de obra dos trabalhadores do sistema de transporte coletivo nos termos do artigo 2º, §§ 2º e 3º, da Lei Municipal nº 1.441/2001, treinamento com os trabalhadores com a presença de técnicos da SEMTRAN e representante do Conselho Estadual das Pessoas Portadoras de Deficiência Física do Estado de Rondônia e Conselho Estadual de Assistência Social do Estado de Rondônia com fins de atendimento da Lei Federal nº 13.146/2015, implantação do sistema de bilhetagem eletrônica

com amplo cadastramento da população, integração entre zonas utilizadas pelos usuários, pintura de veículos (com layout aprovado pelo Poder Concedente – sendo vedada a utilização de cores político partidárias, podendo conter cores da Bandeira do Município de Porto Velho – azul e amarelo – ou cor branca, por ser neutra).

O Local de Disponibilidade dos Veículos também deve ser declarado, discriminando a Cidade, o Estado e o País em que estará o veículo no momento (novos ou usados) da abertura das propostas técnicas. Caso haja necessidade, por falta de espaço no formulário, poderá ser indicado número sequencial, a partir de 01 (um), e discriminado em separado, na própria planilha de Frota, no local indicado, ao final da mesma.

O Tipo de Pátio e Estacionamento poderá ser descrito como: “Asfalto”, “Concreto”, “Articulado”, “Raspa”, “Pedrisco”, “Brita”, “Bloquete”, sendo que não será admitido pátio sem qualquer tratamento, ou seja, de chão batido, ou sem sistema de drenagem para evitar alagamentos no pátio, poeira e lama nos veículos.

O Tipo de Edificação das Oficinas, Borracharias e Demais Áreas de Manutenção poderá ser descrito como: “Alvenaria”, “Metálica” ou “Madeira”, acompanhadas de fotografias ou projetos de construção ou aquisição das mesmas, as quais deverão obedecer rigorosamente aos critérios definidos em Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego e ABNT, sob pena de não serem aceitas as instalações e serem passíveis de multa em virtude da inexecução parcial do contrato.

Todas as categorias e funções deverão ser, necessariamente, discriminadas na Planilha de Mão de Obra (operacional, técnica, administrativo, diretoria e etc.), devendo ser preenchido pelos proponentes para fins de constatação do quantitativo de mão de obra a ser utilizada como forma de controle social, bem como, para fins de cumprimento da Lei Municipal nº 1.441/2001 quanto à preferência na contratação da mão de obra dos trabalhadores em atividade no sistema de transporte coletivo urbano de passageiros de Porto Velho.

3. Proposta Técnica

A Nota Técnica de cada proposta será calculada pela soma das notas de todas as tabelas abaixo. A Proposta Técnica deverá atender aos seguintes grupos de requisitos:

3.1. Pontuação por veículo

Este grupo de pontuação refere-se a cada veículo de forma individualizada, sendo a nota atribuída a cada veículo componente da frota.

3.1.1. Idade da frota

Neste item a licitante vencedora irá apresentar as características da sua frota inicial, com relação a idade de cada veículos ôniбусpadron, básico ou midiônibus contar na data da proposta técnica.

IDADE DA FROTA (em meses por veículo)	IDADE DA OPERAÇÃO	PONTOS
	Até 24 meses	10

	De 25 a 36 meses	6
	De 37 a 60 meses	3
	De 61 a 72 meses	0

A idade da frota será pontuada pelas Tabelas acima, contudo, não serão computados veículos que estejam em desacordo com as especificações exigidas no Projeto Básico, devendo serem desconsiderados e não computados, da mesma forma.

Para fins exclusivos de início da operação nos termos das Tabelas acima, não serão admitidos o ingresso, utilização e operação de veículo ônibus padron, básico ou midionibus com idade superior a 72 meses, valendo essa regra tão somente para o início da operação, com fins de se evitar o início de operação com carros próximo à idade limite e que necessitem imediata de troca, o que acarretaria prejuízos aos usuários do sistema de transporte coletivo urbano de Porto Velho, bem como à própria concessionária vencedora (empresa ou consórcio).

Serão computados a totalidade de veículos apresentados para compor a frota, de acordo com as características do tipo de veículos apresentadas no projeto básico, sendo excluída a licitante que não apresentar o número mínimo de veículos para atendimento à totalidade do sistema.

Para cada veículo componente da frota, indicar sobre o Tipo de Propriedade e/ou Posse do veículo, se é:

de propriedade registrada já em nome da proponente (próprio);

arrendado ou “leasing” (Arrendado) – sendo obrigatória a opção clara de aquisição (compra) definitiva;

em aquisição, a adquirir, a arrendar ou a fazer “leasing” (em aquisição) – sendo obrigatória a opção clara de aquisição (compra) definitiva.

A opção de locação fica limitada à 20% (vinte por cento) da frota contida na proposta técnica, estendendo essa limitação por todo o período do contrato. Todos os contratos de leasing ou financiamento de veículos deverão ser registrados em nome da licitante. Os Concessionários, durante todo o contrato de concessão deverão dar baixa do GRAVAME e constar expressamente a propriedade e posse do concessionário, uma vez quitado os referidos veículos, sendo vedada durante o Contrato de Concessão a ocultação de patrimônio ou desconstituição do capital social, operacional e financeiro, sob pena das sanções legais e administrativas.

No caso de bens “em aquisição”, para os veículos, deve ser preenchida a Placa, o RENAVAM, a Marca, o Modelo, a Cor, o Ano da Carroceria e o Ano de Fabricação de cada um.

3.1.2. Condições da frota (tecnologia e comodidade)

Além das exigências contidas no Projeto Básico, a proponente poderá acrescentar em sua proposta técnica os seguintes itens que deverão fazer parte do contrato como forma de obrigação de permanência por todo o vínculo contratual.

Neste item a licitante vencedora se compromete a implantar os equipamentos definindo a quantidade de veículos e itens de tecnologia e comodidade a incorporar nestes veículos, mantendoem operação em todas as viagens realizadas com aquele veículo e ao substituir estes veículos com tecnologia igual ou superior ao veículo inicial.

	ITENS	PONTOS
TECNOLOGIA E COMODIDADE (por veículo)	Ar condicionado	10
	Internet	5
	Música Ambiente (FM) e sistema de comunicação	2

3.2. Pontuação por frota

Este grupo de pontuação refere-se a uma única nota atribuída à frota total, por item. O resultado de cada item é somado ao valor da nota técnica final.

3.2.1. GPS para Monitoramento de Frota

A licitante vencedora deverá estar com a totalidade de sua frota dotada de GPS, com sistema de monitoramento atuante no prazo máximo de 1 (um) ano após assinatura do contrato. A proponente receberá maior pontuação caso, no momento do início da operação possua:

	FROTA, NO MOMENTO DA ASSINATURA DO CONTRATO	PONTOS
DISPONIBILIDADE DE GPS PARA MONITORAMENTO DE FROTA	100%	100
	até 80%	50
	até 50%	25
	menos de 50%	0

3.2.2. Câmera de Vídeo para a Segurança Interna dos Veículos

A licitante vencedora deverá estar com a totalidade de sua frota dotada de câmeras internas de vídeo, visando aumentar a segurança dos passageiros e funcionários, no prazo máximo de 2 (dois) anos após assinatura do contrato. A proponente receberá maior pontuação caso no momento da assinatura do contrato possua:

DISPONIBILIDADE DE CÂMERA DE VÍDEO PARA A	FROTA, NO MOMENTO DA ASSINATURA DO CONTRATO	PONTOS
--	--	--------

SEGURANÇA INTERNA DOS VEÍCULOS NA FROTA	100%	100
	até 80%	50
	até 50%	25
	menos de 50%	0

3.3. Pontuação por Serviços de Transporte Coletivo

Os seguintes itens levam em consideração o histórico anterior da empresa com relação a tempo de operação e operação com quantitativo da frota operacional.

3.3.1. Tempo de Operação

A operação de transporte público por ônibus requer uma experiência mínima da Concessionária de modo a garantir a boa prestação do serviço, desde o início de sua operação. A proponente receberá pontuação caso possua experiência. Deverá ser obtido, de órgão gestor de transporte público, um atestado de transporte adequado por empresa que se habilitará para a pontuação deste item.

TEMPO ANTERIOR DE OPERAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO	PRAZO	PONTOS
	Mais de 30 ANOS	200
	Entre 20 a 30 ANOS	100
	Entre 15 a 20 ANOS	50
	Menos de 15 ANOS	0

3.3.2. Frota Operacional

Para adquirir pontuação neste item, a Concessionária deverá demonstrar, através de certificado, emitido por órgão gestor de transporte público, que possui pelo menos 10 anos de experiência na operação de mais de 40% da frota total licitada. Assim, a pontuação se dará da seguinte forma:

MAIS DE 10 ANOS OPERANDO	FROTA, EM QUANTIDADE DE VEÍCULOS	PONTOS
	Mais de 80%	200
	Entre 60% e 80%	100
	Entre 40% e 60%	50

	Entre 0% e 40%	0
--	----------------	---

3.3.1. Implantação do CCO (Centro de Controle de Operações)

Para adquirir pontuação neste item, a Concessionária deverá implantar o Centro de Controle de Operações em local indicado pelo Órgão Gestor, conforme Anexo IV deste edital. O prazo para implantação de todas as funcionalidades do CCO não deverá ser superior a 12 meses.

PRAZO PARA IMPLANTAÇÃO DE TODAS AS FUNCIONALIDADES DO CCO	PRAZO, EM MESES	PONTOS
	Até o início da operação	200
	Até o 3º mês	100
	Entre 3º e 6º meses	50
	Entre 6º e 12º meses	0

3.3.2. Implantação do SIU (Sistema de Informações ao Usuário)

Para adquirir pontuação neste item, a Concessionária deverá implantar o Sistema de Informações ao Usuário, conforme Anexo V deste edital. O prazo para implantação de todas as funcionalidades (site e aplicativo, com possibilidade de visualização de rotas e itinerários, busca por linhas e gerenciamento do cartão do usuário) não deverá ser superior a 36 meses.

PRAZO PARA IMPLANTAÇÃO DE TODAS AS FUNCIONALIDADES DO SIU	PRAZO, EM MESES	PONTOS
	Até 12 meses	200
	Entre 12 a 24 meses	100
	Entre 24 a 30 meses	50
	Entre 30 a 36 meses	0

4. Critério Geral de Desclassificação

Independentemente dos demais critérios e notas, será desclassificada qualquer proposta que não atenda integralmente às exigências do Projeto Básico, dos Anexos e do Edital, em qualquer dos itens de pontuação Técnica.

ANEXO X - Minuta de Contrato de Concessão

MINUTA DE CONTRATO DE CONCESSÃO Nº
____, ATRAVÉS DO QUAL O MUNICÍPIO DO
PORTO VELHO, POR INTERMÉDIO DA
SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO - SEMAD,
DELEGA A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE
TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO DE
PASSAGEIROS.

Aos dias ____ do mês de ____ do ano de ____, Rua Duque de Caxias, n. 186, Bairro Arigolândia, nesta cidade de Porto Velho, através da Secretaria Municipal de Administração, a seguir designado PODER CONCEDENTE, representado pelo Exmo.*** consoante delegação d o Decreto nº ***, de ***, e a empresa ***, estabelecida na rua ***, inscrita no CNPJ sob o nº ***, a seguir designada CONCESSIONÁRIA, neste ato representada por *** assinam o presente CONTRATO DE CONCESSÃO em decorrência do resultado da licitação na modalidade CONCORRÊNCIA N.º ***, realizada através do processo administrativo n.º ***, homologada por despacho do Exmo. *** datado de ***. (fls. *** do processo) e publicado no Diário Oficial do Municipal de Porto Velho de *** de ***.

1. Legislação Aplicável

1.1. Esta Concorrência rege-se pelas Leis Federais n. 8.666/1993 e alterações e de n. 8.987/1995, Lei Orgânica do Município de Porto Velho e demais normas aplicáveis, em especial as disposições contidas neste Contrato de Concessão e seus Anexos e, ainda, pelas disposições do Edital da Licitação e respectivos. A CONCESSIONÁRIA declara conhecer todas essas normas e concorda em sujeitar-se às suas estipulações, sistema de penalidades e demais regras delas constantes ainda que não expressamente transcritas neste instrumento.

1.2. O Edital da licitação na modalidade CONCORRÊNCIA Nº ____/20____/CEL-TRANSPORTE COLETIVO URBANO/CML/SEMAD/PVH (o EDITAL) e os respectivos ANEXOS constituem parte integrante e inseparável do presente CONTRATO DE CONCESSÃO, tal como se nele estivessem integralmente transcritos.

1.3. Integram também o presente CONTRATO DE CONCESSÃO:

(i) A PROPOSTA COMERCIAL apresentada pela CONCORRÊNCIA Nº ____/20__ /CEL-TRANSPORTE COLETIVO URBANO/CML/SEMAD/PVH (ANEXO A)

(ii) A PROPOSTA TÉCNICA apresentada pela CONCORRÊNCIA Nº ____/20__ /CEL-TRANSPORTE COLETIVO URBANO/CML/SEMAD/PVH (ANEXO B)

(iii) CÓPIA AUTENTICADA INSTRUMENTO DE CONSTITUIÇÃO DE CONSÓRCIO OPERACIONAL PARA OPERAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO (ANEXO C)

(iv) CÓPIA AUTENTICADA DOS DOCUMENTOS SOCIETÁRIOS DA CONCESSIONÁRIA (ANEXO D)

2. Objeto

2.1. O objeto do presente contrato é a delegação, mediante Concessão de Lote de Serviços de TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO, na categoria convencional, conforme especificado no Edital e Anexos referente a esse contrato.

2.2. Novas categorias e modalidades, com veículos, remuneração e modelos operacionais diferenciados poderão ser especificados em regulamento pela Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte, garantido o equilíbrio econômico financeiro do contrato, em atendimento a Lei Municipal n 1.441, de 26 de dezembro de 2001.

3. Prazo

3.1. O prazo da concessão será de 15 (quinze) anos, a partir do início da sua execução, podendo ser prorrogado por mais 05 (cinco) anos, desde que a Concessionária contratada venha prestando serviços considerados satisfatórios e adequados à população, nos termos do artigo 2º da Lei Municipal nº 1.441/2001 e da Avaliação de Desempenho referente ao Plano de Metas e Ação estabelecidos pelo Poder Concedente que faz parte integrante do Projeto Básico.

3.2. Para os efeitos de prorrogação do prazo da concessão, neste CONTRATO DE CONCESSÃO, considera-se quando atendidos os seguintes requisitos:

I – Cumprimento regular pelo concessionário das normas de operação dos serviços;

II – Obtenção de notas médias estabelecidas na Avaliação de Desempenho;

III – manutenção de todas condições de habilitação descritas neste CONTRATO DE CONCESSÃO, Edital e seus Anexos, com exceção do Índice de Liquidez Geral, onde para renovação exigir-se-á um valor igual ou superior a 0,6.

4. Início da Operação dos Serviços

4.1. A CONCESSIONÁRIA deverá iniciar a operação dos SERVIÇOS no prazo de até 150 (cento e cinquenta) dias, a contar da data da assinatura do presente CONTRATO DE CONCESSÃO, sob pena de perda do direito à concessão, sendo chamadas as licitantes

remanescentes, na ordem de classificação, para fazê-lo em igual prazo, a contar da data de sua convocação, e nas condições propostas pelo primeiro classificado.

4.2. No período compreendido entre a data da assinatura do presente CONTRATO DE CONCESSÃO e o início da operação dos SERVIÇOS, a CONCESSIONÁRIA não poderá praticar qualquer ato que possa direta ou indiretamente prejudicar o bom andamento dos atuais serviços de transporte coletivo por ônibus, envidando seus melhores esforços com a finalidade de não estabelecer condicionantes administrativas e operacionais para que não ocorra qualquer descontinuidade no atendimento à população.

4.3. A CONCESSIONÁRIA responderá perante o PODER CONCEDENTE, bem como, se for o caso, perante terceiros, usuários e/ou prestadores de serviços de transporte coletivo por ônibus a qualquer título, pelos danos decorrentes do descumprimento do disposto nos itens 4.1 e 4.2, sem prejuízo da imposição das demais penalidades cabíveis, e, ainda, da perda do direito à concessão, podendo ser chamados os licitantes remanescentes, a critério do PODER CONCEDENTE.

4.4. O prazo referido no item 4.1 e, em consequência, o início da operação dos serviços, poderá ser prorrogado a exclusivo critério do PODER CONCEDENTE, não podendo ser prorrogado por culpa exclusiva da CONCESSIONÁRIA, o que ensejará as sanções pelo descumprimento do prazo deste contrato.

5. Remuneração

5.1. O concessionário será remunerado por passageiro transportado através da arrecadação de tarifas do sistema pagas diretamente pelos usuários dos serviços.

5.2. O valor da tarifa inicial dos serviços para o Lote de Serviços será no valor de R\$ XX, XX (XXXX).

5.3. O concessionário não pode recusar usuários que gozem de gratuidade decorrente das normas aplicáveis.

5.4. Variação dos custos de item de insumo não enseja direito da CONCESSIONÁRIA em revisar ou reajustar o valor de remuneração por passageiro transportado.

5.5. O valor das tarifas referidos no item 5.2 será reajustado anualmente, ou na periodicidade que vier a ser fixada na legislação, sempre, de acordo com os seguintes critérios:

$$R_c = R_o \cdot \left(0,21 \cdot \frac{OD_i - OD_o}{OD_o} + 0,03 \cdot \frac{RO_i - RO_o}{RO_o} + 0,25 \cdot \frac{VE_i - VE_o}{VE_o} + 0,45 \cdot \frac{MO_i - MO_o}{MO_o} + 0,06 \cdot \frac{DE_i - DE_o}{DE_o} \right)$$

Onde:

R_c = Valor de remuneração reajustado

R_o = Valor de remuneração vigente

OD_i = Número índice de óleo diesel; FGV / Preços por atacado – Oferta global – Produtos industriais. Coluna 54, relativo ao mês anterior à data de reajuste.

OD_o = Número índice de óleo diesel; FGV / Preços por atacado – Oferta global – Produtos industriais. Coluna 54, relativo ao mês anterior ao último reajuste;

RO_i = Número índice de rodagem, FGV / IPA / DI Componentes para veículos - Subitem pneu, Coluna 25, relativo ao mês anterior à data de reajuste;

RO_o = Número índice de rodagem, FGV / IPA / DI Componentes para veículos Subitem pneu, Coluna 25, relativo ao mês anterior ao último reajuste;

VE_i = Número índice de veículo, FGV / IPA / DI Veículos Pesados para Transporte - Subitem ônibus, Coluna 14, relativo ao mês anterior à data de reajuste;

VE_o = Número índice de veículo, FGV / IPA / DI Veículos Pesados para Transporte - Subitem ônibus, Coluna 14, relativo ao mês anterior ao último reajuste;

MO_i = Número índice do INPC, utilizado para reajuste de mão-de-obra, relativo ao mês anterior à data de reajuste;

MO_o = Número índice do INPC, relativo ao mês anterior ao último reajuste;

DE_i = Número índice do INPC, utilizado para reajuste de outras despesas, relativo ao mês novembro anterior à data de reajuste;

DE_o = Número índice do INPC, relativo ao mês anterior ao último reajuste

5.6. O reajuste da remuneração será homologado pelo PODER CONCEDENTE, que o publicará no Diário Oficial do Município de Porto Velho.

5.7. A CONCESSIONÁRIA reconhece que o valor constante desta Cláusula, em conjunto com as regras de reajuste e revisão descritas no presente CONTRATO DE CONCESSÃO são suficientes para a adequada remuneração, independente de arrecadação de receita extraordinária, dos SERVIÇOS, amortização dos seus investimentos e retorno econômico, na conformidade de sua PROPOSTA COMERCIAL e de sua PROPOSTA TÉCNICA, não cabendo, portanto, qualquer espécie de reivindicação perante o PODER CONCEDENTE.

5.8. A CONCESSIONÁRIA reconhece também que sua PROPOSTA COMERCIAL contemplou todos os custos e riscos inerentes à operação, bem como em relação à eventual integração operacional do sistema.

7. Garantia

7.1. A CONCESSIONÁRIA prestou garantia na modalidade de ***, observados os termos do EDITAL, no valor de R\$ ***, equivalente a 2% (dois por cento) do Valor Estimado dos Investimentos (Cláusula Décima Oitava)

7.2. O valor da garantia poderá ser utilizado para, dentre outros objetivos, realizar, em favor do PODER CONCEDENTE, o pagamento de penalidades e verbas indenizatórias devidos pela CONCESSIONÁRIA.

7.3. Se no prazo de 03 (três) dias úteis, contado da ciência da CONCESSIONÁRIA, não for feita a prova do recolhimento de eventual penalidade ou verba indenizatória, promover-se-ão as medidas necessárias ao desconto da garantia.

7.4. Caso o valor da garantia não seja suficiente para o pagamento das penalidades ou verbas indenizatórias, a CONCESSIONÁRIA permanecerá pessoalmente responsável pela diferença.

7.5. Na hipótese da execução da garantia, a CONCESSIONÁRIA deverá repô-la nos níveis estabelecidos nesta cláusula.

7.6. A garantia contratual só será liberada ou restituída após o integral e satisfatório cumprimento do presente CONTRATO DE CONCESSÃO, mediante ato liberatório do PODER CONCEDENTE, e, quando em dinheiro, atualizada monetariamente, podendo ser retida, se necessário, para quitar eventuais obrigações da CONCESSIONÁRIA.

8. Direitos e Obrigações do PODER CONCEDENTE

8.1. Constituem direitos do Poder Público, sem prejuízo de outros previstos na legislação aplicável:

I – Regularizar os serviços e fiscalizar permanentemente sua prestação;

II - Determinar alterações nos serviços, modificando itens operacionais relacionados aos mesmos com a finalidade de melhor atender ao interesse público;

III – zelar pela boa qualidade dos serviços com base nos princípios da licitação, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários e dos prestadores de serviços, permissionários ou concessionários;

IV – Exigir o constante aperfeiçoamento técnico, tecnológico e operacional dos serviços;

V – Garantir a oferta da prestação do serviço aos usuários, incluindo a possibilidade de intervenção;

VI – Auditar a qualquer tempo as contas dos concessionários, individualmente ou em conjunto, especialmente o acesso à conta corrente de receita (arrecadação) de tarifa pública, bem como dados de GPS, bilhetagem eletrônica, câmeras de segurança dos veículos, tacógrafo, catracas, tendo prevalência sobre o pleno acesso ao código fonte e/ou chave da cidade referente à todos os dados pertinentes ao funcionamento do sistema de transporte coletivo da Concessão;

VII - exigir a implantação de elementos de governança empresarial em concessionários que não estejam atendendo os índices de desempenho operacional, e;

VIII – transferir a qualquer tempo a gestão e/ou fiscalização dos serviços e contratos decorrentes do presente CONTRATO DE CONCESSÃO a outro órgão, público ou privado, que eventualmente venha a ser formalmente criado, respeitando-se as legislações municipais, estaduais e federais cabíveis.

8.2. A conta corrente única de receita tarifária não está coberta sob sigilo, por ser recebedora de tarifa pública, que em tese é recurso público, logo deve ser apresentados todos os extratos pertinentes à receita única e exclusiva das tarifas públicas, da mesma forma, os dados de

bilhetagem eletrônica, GPS, câmeras de segurança, também fazem parte integrante do serviço público, sendo, portanto, de livre e irrestrito acesso do Poder Público, ora gestor do futuro contrato de concessão.

8.3. Deverá ser implementada a sistemática do acesso irrestrito ao GPS, bilhetagem eletrônica e demais sistemas, bem como, deverá o Poder Público requerer uma Auditoria Externa quando entender que há qualquer dúvida ou suspeita quanto aos dados, que será custeada pelo Concessionário quando se constatar qualquer fraude, bem como, aplicação da Lei Federal nº 12.846/2013 (Compliance) e/ou outra norma Municipal.

8.4. A Constituição Federal e a Lei Federal nº 12.587/2012 (Mobilidade Urbana) concedem o *status* soberano do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros como serviço público de caráter essencial e intermitente, não sendo de exclusividade da Concessionária, pelo contrário, sendo de completo acesso e intervenção do Poder Público e, dentro desta simetria, sobrepõe-se sobre qualquer outro direito particular, possuindo, portanto, a primazia e sobreposição de suas diretrizes quanto ao planejamento, organização, acessibilidade, universalidade, modicidade tarifária do sistema de transporte e trânsito local.

8.5. A Lei Federal nº 12.846/2013 (Compliance) estabelece regras de fiscalização, auditoria, controle e punição quanto aos contratos públicos, em especial em casos de desequilíbrio proposital ou fraude no serviço, o que poderá ser investigado de forma ampla e irrestrita pelo Poder Público e, ainda, ser encaminhado para providências por parte do Ministério Público.

8.6. Todos os dados de receita tarifária, dados de bilhetagem eletrônica, dados de GPS, entre outros, serão de soberania do Poder Público quanto ao acesso irrestrito para fins de aferição e construção da modicidade tarifária nos termos da Lei de Mobilidade Urbana, razão pela qual, a Contratante e Concessionária anui expressamente quanto aos seguintes pontos:

- a)** Ciência e concordância de que não se opõe ao livre e irrestrito acesso à conta bancária exclusiva de receita tarifária, livre e irrestrito acesso aos dados da bilhetagem, GPS e câmera, inclusive do código fonte (e/ou Chave da Cidade ou outros protocolos);
- b)** Ciência e concordância de que estará sujeita à Auditoria Externa no sistema de dados e extratos descritos na alínea anterior, quando houver suspeita de qualquer fraude, em sendo constatada irregularidade, suportará o ônus da Auditoria Externa;
- c)** Ciência e concordância de que não há objeção às ordens do Poder Concedente quanto ao livre e irrestrito acesso à dados de operação e dados financeiros da tarifa pública, por não estarem sob a tutela particular da Contratada e Concessionária, mas sob a tutela do Poder Concedente, como obrigação do livre acesso e transparência da modicidade tarifária;
- d)** Ciência e concordância de que está submissa às regras e diretrizes da Lei Federal de Mobilidade Urbana e Lei Federal de Compliance, da mesma forma, deverá atender integralmente tais normas a nível federal e municipal, sob pena das sanções legais previstas;
- e)** Ciência e concordância de que está submissa às regras do Código de Defesa do Consumidor e Código Civil, no tocante ao direito à restituição de valores de créditos de bilhetagem eletrônica, quando solicitado pelo usuário, deverá ser restituído ao legítimo requerente pelo prazo máximo de 15 (quinze) dias, sob pena dos efeitos de ter contra si ações ou sanções, judiciais e/ou administrativas, de apropriação indébita e repetição do indébito (dobro), além de outras perdas e danos.

8.7. Constitui obrigação do Poder Público assegurar aos concessionários as condições necessárias ao exercício da concessão e garantir os direitos dos concessionários, em especial garantir a remuneração pelo serviço efetivamente prestado, e na preservação das participações de mercado.

9. Direitos e Obrigações da CONCESSIONÁRIA

9.1. Constituem direitos do concessionário, sem prejuízo de outros previstos na legislação aplicável:

I – Receber remuneração equivalente para cada passageiros efetivo transportado de forma adequada relativa à prestação dos serviços nos termos da legislação e normas regulamentares aplicáveis;

I.A – Será considerado como transporte adequado apenas o passageiro transportado em viagem concluída;

I.B – Será considerada viagem concluída aquela cuja conclusão for aferida por sistema de monitoramento eletrônico adotado pelo Poder Público, ou outra forma de aferição a ser regulamentada.

II – Ter mantida a equação econômico-financeira do contrato ao longo de sua operação de acordo com a legislação e normas aplicáveis;

III – peticionar ao Poder Público sobre assuntos pertinentes à operação dos serviços.

9.2. Constituem obrigações da CONCESSIONÁRIA, sem prejuízo de outras previstas na legislação aplicável e nos ANEXOS ao EDITAL e ao presente CONTRATO DE CONCESSÃO:

I – Cumprir e fazer cumprir fielmente as disposições do edital da licitação e respectivos anexos, bem como da legislação aplicável, mantendo durante toda a vigência da concessão as condições de habilitação e qualificação exigidas nos citados instrumentos;

II - Operar os serviços de forma a garantir a sua regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, conforto, cortesia, modicidade tarifária e comodidade defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários, na forma da lei e normas regulamentares;

III - cumprir as regras de operação e arrecadação baixadas pelo Poder Público;

IV – Fornecer, de forma eletrônica e/ou física, e através de qualquer protocolo de transmissão a ser definido pelo Poder Público, dados operacionais e dados da arrecadação para o Poder Público ou órgão a ele delegado, especialmente o acesso à conta corrente de receita (arrecadação) de tarifa pública, bem como dados de GPS, bilhetagem eletrônica, câmeras de segurança dos veículos, tacógrafo, catracas, tendo prevalência sobre o pleno acesso ao código fonte e/ou chave da cidade referente à todos os dados pertinentes ao funcionamento do sistema de transporte coletivo da Concessão, nos termos dos itens 8.1 à 8.7 deste Contrato e dos Anexos do EDITAL;

V – Promover o constante aperfeiçoamento técnico e operacional dos serviços, bem como a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas utilizados, com vistas a assegurar eficiência máxima na qualidade do serviço;

VI - Operar somente com pessoal devidamente uniformizado, capacitado, treinado, habilitado e devidamente cadastrado, portando documentos de identificação, com observância das normas municipais aplicáveis, bem como da legislação trabalhista, previdenciária, securitária, de segurança e medicina do trabalho;

VII - contar com quadro pessoal próprio de empregados, realizando contratações, inclusive de mão de obra, com observância das normas de direito privado e trabalhista, não havendo qualquer relação ou vínculo jurídico entre terceiros contratados pelo particular e o Poder Público;

VIII - responder pelo correto comportamento e eficiência de seu pessoal;

IX - Adequar as instalações, equipamentos e sistemas utilizados às necessidades do serviço, guardando-os, conservando-os, e mantendo-os em perfeitas condições, de acordo com as especificações dos serviços e as normas técnicas aplicáveis;

X - Prestar contas diariamente, de forma eletrônica, e mensalmente, em relatório impresso ao Poder Público, com observância das normas aplicáveis;

XI - permitir o livre acesso da fiscalização e auditoria instituídas pelo Poder Público, prestando todas as informações solicitadas;

XII - manter sua escrituração contábil sempre atualizada e à disposição da fiscalização, publicando o respectivo balanço social anualmente;

XIII - cumprir pontualmente todas as suas obrigações fiscais, trabalhistas, previdenciárias, securitárias, de cadastro de pessoal e demais obrigações legais ou regulamentares, mantendo a documentação pertinente à disposição da fiscalização;

XIV - arcar com todas as despesas necessárias à fiel prestação dos serviços;

XV - Responder por eventuais danos ou prejuízos causados, por si ou por seus empregados, agentes ou prepostos, a terceiros em decorrência da operação dos serviços, sem que a fiscalização exercida pelo Poder Público exclua ou atenuie essa responsabilidade;

XVI - ressarcir o Município por quaisquer danos ou prejuízos causados pela concessionária decorrentes da operação dos serviços, sem que a fiscalização exercida pelo Poder Público exclua ou atenuie essa responsabilidade;

XVII - garantir a segurança do transporte, bem como a integridade física e o conforto dos usuários;

XVIII – prestar assistência e informações aos usuários e à população em geral sobre a operação dos serviços, especialmente no que se refere ao valor da tarifa, que deverá ser afixada em local estabelecido pelo Poder Público, nos termos dos Anexos do EDITAL;

XIX - acatar as determinações do Poder Público no que se refere à adoção de esquemas especiais de trânsito, zelando por sua divulgação aos usuários dos serviços;

XX – Acatar e cumprir fielmente, sem prejuízo à operação dos serviços, todas as normas baixadas pelo Poder Público;

XXI – cooperar com a Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte no desenvolvimento tecnológico do serviço no Município de Porto Velho;

XXIII - tratar os usuários dos serviços e o público em geral com urbanidade e educação;

XXIV - não fazer uso de equipamento sonoro, salvo quando autorizado pelo Poder Público;

XXV - assegurar a fiel observância dos direitos dos usuários dos serviços;

XXVI - substituir, no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas, a contar do recebimento de comunicação escrita do Poder Público nesse sentido, qualquer funcionário, empregado, auxiliar, preposto, subcontratado ou qualquer terceiro contratado para operação dos serviços, que esteja infringindo as normas regulamentares ou qualquer disposição legal aplicável à concessão;

XXVII – manter o Poder Público permanentemente informado sobre os funcionários cadastrados para prestação dos serviços concedidos;

XXVIII - priorizar o emprego para o contingente de trabalhadores vinculados à operação e manutenção, nas empresas atualmente responsáveis pela prestação do serviço a que se refere essa lei, de forma a minimizar, no Município, impacto social que possa vir a decorrer da substituição de empresas operadoras, nos termos da PROPOSTA TÉCNICA, em atendimento à Lei Municipal n. 1.441, de 26 de dezembro de 2001.

XXIX – buscar a constante expansão do número de passageiros servidos pela concessionária, bem como a ampliação e a modernização dos bens vinculados à concessão, para adequado atendimento da demanda atual e futura;

XXX – zelar pela perfeita manutenção dos bens vinculados à concessão;

XXXI – manter serviço de sugestões e reclamações à disposição dos usuários, capaz de atender suficientemente à demanda de reclamações e pedidos que lhe forem dirigidos;

XXXII – autuar e processar as reclamações feitas pelos usuários a respeito dos serviços, de modo a respondê-las motivadamente no prazo máximo de 15 (quinze) dias, adotando as providências que se fizerem necessárias;

XXXIII – transmitir as reclamações autuadas e processadas ao Poder Público por meio de relatórios mensais, que deverão conter as respostas fornecidas e as providências adotadas e, ainda, informações das companhias telefônicas sobre eventuais ligações não atendidas;

XXXIV – implementar, nos prazos estabelecidos, as alterações nos serviços e modificações nos itens operacionais relacionados aos serviços impostas pelo Poder Público.

XXXV – Realizar os investimentos previstos no EDITAL e seus Anexos.

10. Direitos e Obrigações dos Usuários dos Serviços

10.1. Constituem direitos dos usuários dos serviços, sem prejuízo de outros previstos na legislação aplicável:

- I - Dispor dos serviços de forma adequada, em condições de regularidade, eficiência, segurança, higiene, conforto, cortesia, generalidade e liberdade de escolha;
- II - Obter todas as informações necessárias para o bom uso do serviço;
- III - receber informações sobre qualquer modificação ocorrida no serviço com a antecedência necessária, conforme determinação do Poder Público;
- IV - Externar reclamações e sugestões através de canais próprios instituídos pelo Poder Público e pelos concessionários;
- V - Ser tratado com urbanidade e respeito;
- VI - Beneficiar-se das gratuidades e abatimentos de tarifa previstos na legislação e normas regulamentares aplicáveis;
- VII - levar ao conhecimento do Poder Público as irregularidades de que tenha conhecimento referentes à operação dos serviços, participando, de forma ativa, de sua fiscalização;
- VIII - receber a devolução correta e integral do troco;
- IX - Livre acesso e circulação das pessoas portadoras de deficiência físico-motora e facilidade de acesso e circulação dos usuários, especialmente gestantes e idosos, na forma da regulamentação aplicável;
- X - Exigir o fiel cumprimento de todas as obrigações dos concessionários impostas pelo Poder Público.

10.2. Constituem obrigações dos usuários dos serviços, sem prejuízo de outras previstas na legislação aplicável:

- I – Pagar pelo serviço utilizado de acordo com a legislação e normas regulamentares aplicáveis;
- II – Preservar e zelar pela preservação dos bens vinculados à prestação do serviço;
- III – portar-se de maneira adequada e utilizar o serviço de acordo com as normas estabelecidas pelo Poder Público;
- IV – Zelar pela eficiência do serviço, não praticando qualquer ato que possa prejudicar o serviço ou os demais usuários, utilizando-o de forma adequada;

11. Equilíbrio Econômico-Financeiro

11.1. Considera-se, para todos os fins, que as condições estabelecidas no EDITAL e nos respectivos ANEXOS constituem o equilíbrio econômico-financeiro inicial do presente CONTRATO DE CONCESSÃO.

11.2. Observados os pressupostos estabelecidos na legislação aplicável, bem como no EDITAL e em seus ANEXOS e no presente instrumento e respectivos ANEXOS, o CONTRATO DE

CONCESSÃO será objeto de revisão caso ocorra desequilíbrio na sua equação econômico-financeiro.

11.3. São pré-requisitos essenciais para fundamentar eventual reequilíbrio econômico-financeiro do presente CONTRATO DE CONCESSÃO eventos que sejam: (i) extraordinários; (ii) imprevisíveis; (iii) estranhos à vontade das partes; (iii) inevitáveis; e (iv) capazes de gerar desequilíbrio na equação econômico-financeira do CONTRATO DE CONCESSÃO.

11.4. São riscos assumidos pela CONCESSIONÁRIA, que não ensejam a revisão do presente CONTRATO DE CONCESSÃO, os decorrentes de Leis Federais, Estaduais e Municipais, bem como, todos aqueles relacionados com a área empresarial da CONCESSIONÁRIA, além dos estabelecidos em Matriz de Risco, Anexo XI ao EDITAL, especialmente:

(i) a não obtenção do retorno econômico previsto na PROPOSTA COMERCIAL por força de fatores distintos dos previstos nos itens 11.3 e 11.4;

(ii) a constatação superveniente de erros ou omissões nas PROPOSTAS (ANEXOS A e B) da CONCESSIONÁRIA ou nos levantamentos que as subsidiaram, inclusive aqueles divulgados pelo PODER CONCEDENTE;

(iii) a destruição, roubo, furto ou perda de BENS VINCULADOS À CONCESSÃO e de suas receitas;

(iv) a ocorrência de greves de empregados da CONCESSIONÁRIA ou a interrupção ou falha do fornecimento de materiais ou serviços pelos seus contratados;

(v) a variação das taxas de câmbio;

(vi) a incidência de responsabilidade civil, administrativa, ambiental, tributária e criminal por fatos que possam ocorrer durante a prestação dos SERVIÇOS;

(vii) os custos gerados por condenações ou pelo acompanhamento de ações judiciais movidas por ou contra terceiros;

(viii) os riscos decorrentes da contratação de financiamentos;

(ix) a valorização ou depreciação dos BENS VINCULADOS À CONCESSÃO;

(x) a implementação de alterações nos serviços e modificações nos itens operacionais relacionados aos serviços impostas pelo Poder Público.

11.5. A CONCESSIONÁRIA declara:

(i) ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos na concessão e;

(ii) ter levado esses riscos em consideração na formulação de sua PROPOSTA COMERCIAL e de sua PROPOSTA TÉCNICA.

11.6. A CONCESSIONÁRIA não terá direito adquirido à estrutura ou ao conteúdo regulamentar ou ao esquema operacional vigentes no momento da assinatura do presente CONTRATO DE CONCESSÃO.

11.7. Supervenientemente à assinatura do presente CONTRATO DE CONCESSÃO, a CONCESSIONÁRIA não poderá invocar alterações regulamentares ou operacionais para demandar a sua revisão.

11.8. Cabe a qualquer das partes a iniciativa no procedimento de revisão do equilíbrio econômico financeiro do presente CONTRATO DE CONCESSÃO.

11.9. A omissão da parte prejudicada em solicitar a revisão do presente CONTRATO DE CONCESSÃO importará em renúncia desse direito após o prazo de 5 (cinco) anos contados a partir do evento que der causa ao desequilíbrio.

11.10. O PODER CONCEDENTE procederá de ofício à abertura de processo de revisão do presente CONTRATO DE CONCESSÃO, juntando aos autos os elementos que possui para demonstrar o desequilíbrio e ouvindo, em seguida, a CONCESSIONÁRIA.

11.11. A CONCESSIONÁRIA poderá solicitar a revisão do presente CONTRATO DE CONCESSÃO, por meio de requerimento fundamentado, no qual fique claramente exposta a natureza do evento que deu origem ao pleito, suas origens e sua inclusão no rol dos eventos relacionados no item 11.3.

11.12. O requerimento será obrigatoriamente instruído com relatório técnico ou laudo pericial que demonstre o desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO DE CONCESSÃO, sob pena de não conhecimento.

11.13. Recebido o requerimento ou a defesa da CONCESSIONÁRIA, o PODER CONCEDENTE decidirá, motivadamente, sobre a revisão do presente CONTRATO DE CONCESSÃO, decisão esta que terá auto executividade, obrigando as partes, independentemente de decisão judicial.

11.14. A execução da revisão do presente CONTRATO DE CONCESSÃO pode ser implementada pelos seguintes mecanismos, a critério do PODER CONCEDENTE:

- (i) indenização;
- (ii) alteração do prazo do presente CONTRATO DE CONCESSÃO;
- (iii) revisão geral dos valores de remuneração;
- (iv) redução dos encargos da CONCESSIONÁRIA sem redução de qualidade;

11.15. As partes poderão, ainda, caso haja consenso, optar, em alternativa à revisão do contrato, pela sua extinção ou pela adoção de outras soluções que envolvam alteração das obrigações da CONCESSIONÁRIA.

12. Revisão da Tarifa

12.1. Uma vez decorrido o prazo de 12 (doze) meses a contar do vencimento do prazo fixado para início da operação dos serviços previsto no item 4.1, o PODER CONCEDENTE realizará processo de revisão da tarifa com o objetivo de rever seu valor em função da verificação da produtividade e eficiência na prestação dos SERVIÇOS pela CONCESSIONÁRIA.

12.2. Novos processos de revisão de tarifa de que trata o item 12.1 serão instaurados a cada 4 (quatro) anos, a contar da data em que entrar em vigor a tarifa resultante do processo de revisão em imediatamente anterior.

12.3. O processo de revisão de tarifa será regulamentado pelo PODER CONCEDENTE, precedida de amplo acesso às informações e formalização de todos os documentos pertinentes aos itens a serem analisados, vinculados às regras nacionais, especialmente quanto aos índices, procedimentos, planilhas, instruções normativas ou jurisprudências do Tribunal de Justiça e/ou Tribunal de Contas, neste último caso, do Estado de Rondônia, salvo por decisão posterior do Superior Tribunal de Justiça ou Tribunal de Contas da União.

12.4. Será facultado à CONCESSIONÁRIA participar do processo de revisão de tarifa por meio da juntada de alegações, laudos técnicos, financeiros e econômicos, bem como pela participação em audiências e consultas públicas eventualmente realizadas.

13. Sanções

13.1. Pela inexecução total ou parcial do presente CONTRATO DE CONCESSÃO, bem como pelo descumprimento de qualquer de suas cláusulas e, ainda, das obrigações decorrentes do EDITAL e dos respectivos ANEXOS, do presente CONTRATO DE CONCESSÃO e respectivos ANEXOS e dos ACORDOS OPERACIONAIS, o PODER CONCEDENTE, através da Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte (SEMTRAN), poderá aplicar, dentro dos limites e critérios fixados na presente Cláusula, as sanções referidas no item 13.2, proporcionalmente à gravidade da infração cometida, garantida a prévia defesa, sem prejuízo da adoção das demais providências cabíveis.

13.2. As sanções de que trata o item 13.1 são as relacionadas a seguir:

13.2.1. Advertência;

13.2.2. Multa de mora de 0,1% (um décimo por cento) por dia útil sobre o Valor do Contrato, até o período máximo de 30 (trinta) dias úteis;

13.2.3. Multa de 2% (dois por cento) sobre o Valor Estimado dos Investimentos (item 19.2), após esgotado o prazo fixado no subitem anterior;

13.2.4. Suspensão temporária de participação em licitação, ou impedimento de contratar com a Administração por prazo não superior a 02 (dois) anos, após declaração de inidoneidade comprovada por procedimento administrativo com direito de defesa e contraditório;

13.2.5. Declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública.
SUPRIMIR EM DECORRÊNCIA DO TEXTO ANTERIOR

13.2.6. A advertência será aplicada nos casos de infração leve e média.

13.2.7. As multas, assim como a suspensão temporária de participação em licitação e a declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública, serão aplicadas nos casos de reincidência e de infração grave, assim entendida aquela cuja gravidade

afete a prestação do SERVIÇO objeto deste Contrato, como os prazos dos compromissos assumidos na PROPOSTA TÉCNICA, na forma prevista neste Contrato.

13.2.8. Na definição da gravidade da infração, na fixação da sanção aplicável e na eventual cumulação das sanções correspondentes, o PODER CONCEDENTE observará as seguintes circunstâncias, dentre outras que entender pertinentes:

(i) a proporcionalidade entre a intensidade da sanção e a gravidade da inadimplência, inclusive quanto ao número dos usuários atingidos;

(ii) os danos resultantes da inadimplência para os serviços e para os usuários;

(iii) a vantagem auferida pela CONCESSIONÁRIA em virtude da inadimplência verificada;

(iv) os antecedentes da CONCESSIONÁRIA;

(v) a reincidência específica, assim entendida a repetição de falta de igual natureza após o recebimento de notificação anterior, no prazo de 1 (um) ano, contado da notificação do ato de instauração do processo; e

(vi) as circunstâncias gerais agravantes ou atenuantes da situação, conforme entender o PODER CONCEDENTE.

13.2.9. As multas não terão caráter compensatório ou indenizatório e serão, assim como as demais sanções, aplicadas sem prejuízo da responsabilidade administrativa, civil ou criminal da concessionária.

13.2.10. As multas poderão ser executadas por meio da execução da garantia contratual.

13.2.11. As sanções estabelecidas nos subitens 13.2.4 e 13.2.5 são da competência da Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte.

13.3. A autuação, aplicação ou cumprimento de sanção não desobrigam a CONCESSIONÁRIA de corrigir a falta correspondente.

13.4. A CONCESSIONÁRIA manifesta expressamente neste ato sua concordância em se submeter às sanções impostas pelo PODER CONCEDENTE, através da instauração do devido processo legal, com fundamento na legislação, nos regulamentos vigentes, bem como nas suas futuras alterações.

14. Recursos

14.1. Contra as decisões que resultarem penalidade, a CONCESSIONÁRIA poderá apresentar:

I – Recurso, no prazo de 5 (cinco) dias úteis a contar da intimação do ato ou da lavratura da ata, nos casos de:

a) Caducidade

b) Intervenção

c) Encampação

d) Nulidade.

e) Aplicação das penas de advertência ou de multa.

II. Representação, no prazo de 5 (cinco) dias úteis da intimação da decisão relacionada com o objeto do presente CONTRATO DE CONCESSÃO, de que não caiba recurso hierárquico.

III. Pedido de Reconsideração, de decisão Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte, no prazo de 10 (dez) dias úteis da intimação do ato.

14.2. A intimação dos atos referidos nos incisos I, II e III será feita mediante publicação na imprensa oficial e notificação pessoal, no caso de recusa no recebimento de intimação ou notificação pessoal, devidamente certificada pelo Poder Concedente, será considerada válida a intimação ou notificação pessoal para todos os efeitos, em especial para início do prazo recursal ou para cumprimento da decisão ou ato administrativo.

14.3. A autoridade competente poderá, motivadamente e presentes as razões de interesse público, atribuir eficácia suspensiva aos recursos.

14.4. O recurso será dirigido à autoridade superior, por intermédio da que praticou o ato recorrido, a qual poderá reconsiderar sua decisão, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, ou, nesse mesmo prazo, fazê-lo subir, dentro do prazo de 5 (cinco) dias úteis, contado do recebimento do recurso, sob pena de responsabilidade.

14.5. Nenhum prazo de recurso, representação ou pedido de reconsideração se inicia ou corre sem que os autos do processo estejam com vista franqueada ao interessado.

14.6. Não serão conhecidos e/ou admitidos quaisquer recursos ou pedidos de reconsideração intempestivos ou ilegítimos, devendo o subscritor comprovar no ato do recurso a sua legitimidade com documento público ou através de procuração particular exclusiva para advogado, constando nos anexos documentos que possam confirmar a veracidade da assinatura do Outorgante no Mandato de Outorga ou Procuração.

14.7. Nos casos não conhecimento pela intempestividade ou ilegitimidade não haverá renovação ou extensão de prazos para emendas ou eventuais recursos ou petições protelatórias.

15. Intervenção

15.1. O Poder Público poderá intervir na concessão com observância dos requisitos fixados nas normas legais e regulamentares aplicáveis, em conformidade com o estabelecido em Avaliação de Desempenho.

16. Extinção da Concessão

16.1. A extinção da concessão será regida pelas normas legais e regulamentares aplicáveis, em conformidade com o estabelecido em Avaliação de Desempenho.

17. Fiscalização e Auditoria

17.1. A fiscalização da operação dos SERVIÇOS caberá Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte (SEMTRAN), a quem compete à prática de todo e qualquer ato ou diligência que se façam necessários ao exercício dos respectivos poderes de fiscalização, sem prejuízo do disposto do inciso VIII do item 8.1.

17.2. Considera-se fiscalização efetiva, inclusive para efeitos de penalidades e avaliação de desempenho, as que vierem a ser adotadas e regulamentadas por meios de equipamentos e sistemas eletrônicos de apoio.

17.3. Inclui-se no âmbito dos poderes de fiscalização do PODER CONCEDENTE a realização, a qualquer tempo, sempre que entender conveniente, de auditoria nos sistemas utilizados pela CONCESSIONÁRIA, acessando todos os registros e dados que entender necessários, desde que relacionados com os serviços concedidos, aí incluídos os registros e dados de natureza operacional, contábil, administrativa, financeira e de controle.

17.4. O PODER CONCEDENTE poderá, a seu exclusivo critério, solicitar à CONCESSIONÁRIA a contratação, às expensas da própria CONCESSIONÁRIA, de empresa de Auditoria independente idônea e de notória especialização para a realização da auditoria referida no item 17.2.

17.5. A CONCESSIONÁRIA se submeterá a todas as medidas, processos e procedimentos da Fiscalização e Auditoria. Os atos de fiscalização e auditoria executados pelo PODER CONCEDENTE e/ou por seus prepostos, não eximem a CONCESSIONÁRIA de suas obrigações no que se refere ao cumprimento das normas e especificações, nem de qualquer de suas responsabilidades legais e contratuais.

17.6. A CONCESSIONÁRIA declara aceitar todas as decisões, métodos e processos de inspeção, verificação e controle adotados pela Fiscalização e pela Auditoria, bem como por qualquer órgão da Administração Municipal, se obrigando a fornecer os dados, elementos, explicações, esclarecimentos e comunicações de que este necessitar e que forem julgados necessários ao desempenho de suas atividades.

17.7. Compete à CONCESSIONÁRIA fazer minucioso exame das especificações dos serviços, de modo a permitir, a tempo e por escrito, apresentar à Fiscalização e à Auditoria todas as divergências ou dúvidas porventura encontradas, para o devido esclarecimento, que venham a impedir o bom desempenho dos serviços. O silêncio implica total aceitação das condições estabelecidas.

17.8. Os atos de fiscalização e auditoria executados pelo Poder Público e/ou por seus prepostos, não eximem a CONCESSIONÁRIA de suas obrigações no que se refere ao cumprimento das normas e especificações, nem de qualquer de suas responsabilidades legais e contratuais.

17.9. A atuação fiscalizadora do PODER CONCEDENTE, assim como a realização da auditoria prevista no item 17.2, em nada restringe a responsabilidade única, integral e exclusiva da CONCESSIONÁRIA no que concerne aos SERVIÇOS, à sua execução e às consequências e implicações, próximas ou remotas, perante o PODER CONCEDENTE, ou, ainda, perante

terceiros, do mesmo modo que a ocorrência de eventuais irregularidades na execução dos serviços contratados não implicará em corresponsabilidade da Fiscalização ou do PODER CONCEDENTE, bem como de seus prepostos.

18. Valores

18.1. O Valor Estimado da Concessão equivale, nesta data, a R\$ XX, XX (XXXX).

18.2. Considera-se Valor Estimado da Concessão o total estimado das receitas da CONCESSIONÁRIA durante o prazo de vigência da concessão.

18.3. Fica expressamente esclarecido que o valor referido nos itens anteriores forafixado com base em cálculos e projeções elaborados pelo PODER CONCEDENTE nos autos do processo administrativo nº xxxxxx, constando do presente CONTRATO DE CONCESSÃO em cumprimento das normas financeiras e orçamentárias impostas ao Poder Público, não servindo, em consequência, para assegurar qualquer direito à CONCESSIONÁRIA, que deverá elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua conta e risco.

18.4. Fica também expressamente esclarecido que a remuneração anual estimada pode sofrer alterações em decorrência do disposto no EDITAL e respectivos ANEXOS e na regulamentação aplicável.

19. Transferência da concessão e do controle societário da Concessionária

19.1. A transferência da concessão ou do controle societário da CONCESSIONÁRIA, sem prévia anuência do PODER CONCEDENTE, implicará a caducidade da concessão, sem prejuízo da imposição das demais penalidades cabíveis e das eventuais perdas e danos.

19.2. Para fins de obtenção da anuência de que trata o item anterior, o pretendente deverá:

19.2.1. atender às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica e fiscal necessárias à assunção dos SERVIÇOS; e

19.2.2. comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do presente CONTRATO DE CONCESSÃO.

19.2.1. O PODER CONCEDENTE só apreciará eventuais pedidos formulados na forma dos itens 19.1 e 19.2 se a CONCESSIONÁRIA assumir responsabilidade integral e solidária pelo cumprimento das obrigações decorrentes dos ACORDOS OPERACIONAIS referidos na Cláusula Vigésima Primeira pelo novo concessionário ou pelo novo controlador, conforme o caso.

19.3. O PODER CONCEDENTE poderá autorizar a assunção do controle da CONCESSIONÁRIA por seus financiadores para promover sua reestruturação financeira e assegurar a continuidade da prestação dos SERVIÇOS.

19.3.1. Na hipótese prevista no item 19.3, o PODER CONCEDENTE exigirá dos financiadores que atendam às exigências de regularidade jurídica e fiscal, bem como ao disposto no item 19.2.1, dispensando-se, a critério do PODER CONCEDENTE, os requisitos de capacidade técnica e econômica, se necessário para a preservação da continuidade dos SERVIÇOS.

19.3.2. O PODER CONCEDENTE poderá exigir dos financiadores termo de compromisso dispondo que os SERVIÇOS continuarão a ser processar nos termos em vigor presente CONTRATO DE CONCESSÃO.

19.4. A assunção do controle autorizada na forma desta Cláusula não altera as obrigações da CONCESSIONÁRIA e de seus controladores ante ao PODER CONCEDENTE.

19.5. Deverão ser submetidos à prévia aprovação do PODER CONCEDENTE todos os acordos de acionistas ou instrumentos semelhantes que venham a ser celebrados para disciplinar o direito de voto e a transferência de ações da CONCESSIONÁRIA, bem como seus respectivos aditamentos, que possam afetar direta ou indiretamente a concessão ou que resultem em eventual transferência da concessão ou do controle societário.

20. Contratação de Terceiros

20.1. É vedada à concessionária a contratação de terceiros para desenvolvimento das atividades principais dos serviços concedidos.

21. Bens vinculados à concessão e bens reversíveis

21.1. Na data de início da prestação dos SERVIÇOS e ao longo da vigência do presente CONTRATO DE CONCESSÃO, a CONCESSIONÁRIA deverá dispor dos BENS VINCULADOS À CONCESSÃO (item 23.1.1) em condições de operação, em conformidade EDITAL e respectivos ANEXOS e com o presente CONTRATO DE CONCESSÃO e respectivos ANEXOS, bem como com a regulamentação baixada pelo PODER CONCEDENTE.

21.1.1. Consideram-se BENS VINCULADOS À CONCESSÃO os bens, necessários à prestação adequada e contínua dos SERVIÇOS.

21.2. Os BENS VINCULADOS À CONCESSÃO deverão ser permanentemente inventariados pela CONCESSIONÁRIA.

21.3. Ao longo de toda a vigência do presente CONTRATO DE CONCESSÃO, a CONCESSIONÁRIA deverá manter os BENS VINCULADOS À CONCESSÃO em condições adequadas de uso, de modo a que sejam respeitadas as normas técnicas relativas à saúde, segurança, higiene, conforto e sustentabilidade ambiental, entre outros parâmetros essenciais à sua boa utilização.

21.4. A CONCESSIONÁRIA poderá alienar os BENS VINCULADOS À CONCESSÃO, sem prévia anuência do PODER CONCEDENTE, 23.4.1 - A dispensa prevista no item 23.4 não abrange os veículos descritos no ANEXO I ao EDITAL, cuja venda e eventual substituição dependerá de prévia anuência do PODER CONCEDENTE.

21.5. As partes realizarão no intervalo de máximo de 3 (três) anos, contados do início da execução dos SERVIÇOS, revisão dos parâmetros de ATUALIDADE (item 23.5.1) com a finalidade de incorporar à concessão as inovações tecnológicas supervenientes à celebração do presente CONTRATO DE CONCESSÃO, que possibilitem o melhor atendimento dos usuários,

o incremento da preservação do meio ambiente ou a redução dos custos na execução dos SERVIÇOS, sendo expressamente vedada a regressão tecnológica ou ambiental do serviço e equipamentos vinculados à Concessão.

21.5.1. Entende-se por ATUALIDADE o direito dos usuários à prestação dos SERVIÇOS por meio de equipamentos e instalações modernas, que, permanentemente, ao longo da concessão, acompanhem as inovações do desenvolvimento tecnológico, notadamente no que se refere à sustentabilidade ambiental dos equipamentos utilizados, e que assegurem o perfeito funcionamento, melhoria e expansão dos SERVIÇOS.

21.6. Consideram-se BENS REVERSÍVEIS são os bens que ao término do presente CONTRATO DE CONCESSÃO serão devolvidos ao patrimônio do Poder Público com a finalidade de assegurar a continuidade dos serviços.

21.6.1. São BENS REVERSÍVEIS todos os bens, independentemente da sua natureza, assim como as respectivas acessões e benfeitorias, entregues pelo PODER CONCEDENTE à CONCESSIONÁRIA.

21.6.2. O PODER CONCEDENTE manterá inventário atualizado dos bens entregues à CONCESSIONÁRIA na forma do item 23.6.1.

21.7. No caso de oneração de qualquer dos BENS REVERSÍVEIS em razão de ordem judicial, ou outra circunstância alheia ao controle e à vontade da CONCESSIONÁRIA, este se obrigará a:

(I) notificar imediatamente o PODER CONCEDENTE sobre a constituição do ônus ou gravame, as razões de tal constituição e as medidas que estão sendo tomadas pela CONCESSIONÁRIA para desconstituir o ônus ou gravame; e

(II) indicar outro bem para substituir o BEM REVERSÍVEL sobre o qual recair o ônus ou gravame.

21.8. Extinta a concessão, retornam ao PODER CONCEDENTE os BENS REVERSÍVEIS.

21.8.1. Não caberá à CONCESSIONÁRIA qualquer indenização pela reversão dos BENS REVERSÍVEIS, ressalvado o caso das parcelas dos investimentos vinculados a BENS REVERSÍVEIS, ainda não amortizados ou depreciados, realizados com o objetivo de garantir a continuidade e ATUALIDADE dos SERVIÇOS, desde que devidamente comprovados e autorizados pelo Poder Concedente.

21.8.2. Os bens revertidos ao PODER CONCEDENTE ao final da concessão deverão estar em perfeitas condições de operacionalidade e utilização, observados os requisitos estabelecidos no presente CONTRATO DE CONCESSÃO e nos regulamentos editados pelo PODER CONCEDENTE.

21.8.3. No prazo de 8 (oito) meses anteriores à extinção da concessão o PODER CONCEDENTE elaborará o Relatório Provisório de Reversão.

21.8.3.1. O Relatório Provisório de Reversão retratará a situação dos BENS REVERSÍVEIS e determinará a sua aceitação ou a sua substituição, antes da extinção da concessão.

21.8.3.2. O Relatório Provisório de Reversão fixará os prazos em que as eventuais substituições serão efetivadas.

21.8.3.3. As substituições deverão ser devidamente justificadas, especialmente quanto a sua conveniência, necessidade e economicidade.

21.8.3.4. O Relatório Provisório de Reversão deverá especificar, quando for o caso, eventuais indenizações devidas à CONCESSIONÁRIA por ocasião da extinção do presente CONTRATO DE CONCESSÃO.

21.9. Extinta a concessão, verificado o integral cumprimento das determinações do Relatório Provisório de Reversão, o PODER CONCEDENTE elaborará o Relatório Definitivo de Reversão, com o objetivo de liberar a CONCESSIONÁRIA de todas as obrigações inerentes à reversão de bens.

21.9.1. Enquanto não expedido o Relatório Definitivo de Reversão não será liberada a garantia de que trata a Cláusula Sétima.

22. Disposições Gerais

22.1. O Poder Concedente não responde por quaisquer ações decorrentes do serviço prestado pela Concessionária, nos termos na Lei Federal de Concessões, seja nas ações cíveis, ambientais, tributárias, previdenciárias, trabalhistas, administrativas e etc, sendo vedada a sua responsabilidade solidária ou subsidiária em quaisquer casos, nos termos da Lei de Concessões a qual é ratificada pelo Código Civil.

22.2. Caso o PODER CONCEDENTE seja, por qualquer forma, chamado a responder por obrigações de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, o PODER CONCEDENTE terá direito de regresso contra a CONCESSIONÁRIA, ficando autorizado a reter a garantia contratual.

22.3. A prestação dos SERVIÇOS e sua execução, operação e exploração estão sujeitas às incidências tributárias, civis, previdenciárias, ambientais, trabalhista, criminais e administrativas, todas previstas na legislação aplicável.

22.4. O PODER CONCEDENTE estabelecerá, nos termos da Lei e através de regulamento próprio, as formas de eventuais contrapartidas às gratuidades previstas na legislação para o serviço de transporte coletivo de passageiros por ônibus.

22.5. De acordo com as disposições do EDITAL e dos respectivos ANEXOS, a operação dos SERVIÇOS constituindo dever dos concessionários.

22.5.1. O descumprimento do disposto no item anterior implicará a caducidade da concessão, sem prejuízo da imposição das demais penalidades cabíveis e das eventuais perdas e danos.

22.6. A CONCESSIONÁRIA assume o dever de operar todos os serviços objetos deste CONTRATO DE CONCESSÃO.

22.6.1. Novas modalidades, com veículos, tarifas e modelos operacionais diferenciados poderão ser especificados em regulamento pela Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes, garantido o equilíbrio econômico financeiro do contrato, em atendimento a Lei Municipal n 1.441, de 26 de dezembro de 2001.

22.6. O não cumprimento ou o atraso de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA no cumprimento do dever de operação dos serviços na forma estabelecida pelo PODER CONCEDENTE configura hipótese de violação de obrigação contratual, sujeitando a CONCESSIONÁRIA à caducidade da concessão e/ou aplicação das demais sanções cabíveis, sem prejuízo de eventuais perdas e danos, ficando o PODER CONCEDENTE autorizado a instaurar os competentes processos licitatórios com o fim de evitar qualquer prejuízo ao interesse público.

23. Disposições Finais

23.1. As comunicações entre as partes serão efetuadas por escrito e remetidas:

- (i) em mãos, desde que comprovadas por protocolo;
- (ii) por fax, desde que comprovada a recepção;
- (iii) por correio registrado, com aviso de recebimento; e
- (iv) por correio eletrônico, desde que comprovada a recepção.

23.2. Consideram-se, para os efeitos de remessa das comunicações, os seguintes endereços e números de fax:

1. PODER CONCEDENTE: ***

2. CONCESSIONÁRIA: ***

23.2.1. Qualquer das partes poderá modificar o seu endereço e número de fax, mediante comunicação à outra parte, nos moldes ora preconizados.

23.3. Na contagem dos prazos referidos no presente CONTRATO DE CONCESSÃO e nos respectivos ANEXOS, é excluído o dia de início e incluído o do vencimento. Os prazos somente se iniciam e vencem em dias de expediente no órgão ou entidade.

23.3.1. Os prazos estabelecidos em dias no presente CONTRATO DE CONCESSÃO e nos respectivos ANEXOS, contar-se-ão em dias corridos, salvo se estiver expressamente feita referência a dias úteis.

23.4. Havendo inconsistências, incoerências, contradições ou conflitos entre o que consta do texto do presente CONTRATO DE CONCESSÃO e o texto dos respectivos ANEXOS, bem como com o texto do EDITAL e/ou dos respectivos ANEXOS ou, ainda, dos ANEXOS entre si, deverá prevalecer o significado constante do documento considerado, ou seja, aquele no qual o texto estiver inserido.

24. Publicação

24.1. O PODER CONCEDENTE promoverá a publicação do extrato deste instrumento no Diário Oficial do Município de Porto Velho no prazo de 20 (vinte) dias contados da sua assinatura, às expensas da CONCESSIONÁRIA.

25. Fiscalização Financeira e Orçamentária

25.1. O PODER CONCEDENTE providenciará a remessa de cópias autênticas do presente instrumento ao órgão de controle interno do Estado no prazo de 10 (dez) dias contados da sua assinatura.

26. Foro

26.1. Fica eleito o foro da Cidade do PORTO VELHO, comarca da Capital, para dirimir quaisquer questões oriundas do presente Contrato, renunciando as partes desde já a qualquer outro, por mais especial ou privilegiado que seja.

As partes assinam o presente CONTRATO DE CONCESSÃO em 5 (cinco) vias de igual teor e forma na presença das testemunhas abaixo.

PORTO VELHO, xx de xx de xx

CONCEDENTE:

CONCESSIONÁRIO:

TESTEMUNHAS:

Nome:

CPF:

Nome:

CPF:

ANEXO XI - Matriz de Riscos do Contrato de Concessão de Transporte Público

	Descrição do Risco	Classificação do Risco	Atribuição do Risco	
			Concessionária	Poder Concedente
1	Alterações (criação, extinção, aumento ou diminuição de alíquotas) tributárias ou de encargos legais sobre o serviço de transporte público de ônibus.	Tributário		X
2	Cumprimento com a legislação vigente e adimplemento das obrigações fiscais, tributárias, trabalhistas e previdenciárias.	Tributário/Legal	X	
3	Tumultos e comoções sociais (greves, ocupações), salvo em caso de greve de funcionários da Concessionária julgada legal ou negligência da Concessionária na proteção do seu patrimônio.	Social		X
4	Greves e paralisações de funcionários julgadas legais pelo poder judiciário.	Social	X	
5	Danos aos bens da concessão por falta de segurança (vandalismo, furtos, roubos).	Social	X	
6	Alterações (criação ou extinção) de incentivos, benefícios, gratuidades e subsídios tarifários de transporte público de ônibus.	Regulatório	X	X
7	Multas e sanções por descumprimento das regras e condições estabelecidas no edital, contrato de concessão e indicadores propostos.	Regulatório	X	
8	Impactos nos custos decorrentes de alteração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana ou Plano Diretor do Município de Porto Velho.	Regulatório		X

	Descrição do Risco	Classificação do	Atribuição do Risco	
9	Envio de informações operacionais, financeiras e administrativas aos Órgãos de Controle Municipais e/ou Estaduais.	Regulatório	X	
10	Danos a municipalidade decorrentes da execução e operação do sistema de transporte público pela Concessionária.	Operacional	X	
11	Falhas e acidentes ocorridos na construção de benfeitorias por parte da Concessionária para operação e manutenção do sistema de transporte público de ônibus.	Operacional	X	
12	Alterações da Quilometragem média percorrida da Frota de ônibus <u>devido</u> alterações de <u>quantitativos</u> de linhas, frequência e horários da frota.	Operacional		X
13	Falhas ou danos causados por fornecedores ou da Concessionária em bens da concessão e/ou patrimônio público.	Operacional	X	
14	Falha no serviço e operação do sistema de transporte urbano, que gere dano à concessão, em desconformidade com o nível de qualidade dos serviços previstos contratualmente.	Operacional	X	
17	Operação e Manutenção da sinalização e pontos de ônibus de transporte público de passageiros.	Operacional	X	
18	Falhas no sistema e tecnologia de bilhetagem eletrônica e monitoramento da frota.	Operacional	X	
19	Aumento ou diminuição da demanda e/ou remuneração do Operador no transporte de passageiros.	Mercado	X	
20	Imprecisão de estimativa da demanda e/ou receita de transporte de passageiros e remuneração do edital.	Mercado	X	
23	Decisão judicial que suspenda ou impeça a concessão por fato alheio à Concessionária.	Legal		X
24	Alterações no Memorial Descritivo e/ou especificações técnicas do Contrato (incluindo Projeto Básico, especificações de veículos, metas de qualidade).	Legal		X

	Descrição do Risco	Classificação do	Atribuição do Risco	
25	Atraso pelo Poder Concedente do direito de uso/desapropriação em áreas de interesse da concessão.	Legal		X
26	Responsabilidade civil (acidentes, lesões, mortes, danos materiais ou morais) decorrentes da operação do sistema de transporte público de ônibus.	Legal	X	
27	Pagamento de indenizações e despesas devido a responsabilidade civil decorrentes da operação do sistema de transporte público de ônibus.	Legal	X	
28	Multas e sanções de órgãos ambientais devido ao descumprimento de leis e normas causadas pela operação do sistema de transporte público de ônibus.	Legal	X	
29	Passivos ambientais, trabalhistas, cíveis, tributários e de qualquer natureza anteriores à assunção dos bens e contrato de concessão.	Legal		X
30	Passivos ambientais, trabalhistas, cíveis, tributários e de qualquer natureza posteriores à assunção dos bens e da assinatura do contrato de concessão.	Legal	X	
32	Criação de leis ou revogação de leis que permitam uma alteração no quantitativo do quadro operacional (motoristas, cobradores e fiscais).	Legal	X	X
33	Variação dos custos acima dos índices e da fórmula estabelecida no reajuste tarifário contratual.	Financeiro	X	
34	Obtenção e variação dos custos de financiamentos.	Financeiro	X	
35	Variação cambial.	Financeiro	X	
36	Falta de liquidez e problemas de fluxo de caixa ou capital de giro.	Financeiro	X	
37	Manutenção de indicadores financeiros da concessão (empresa) dentro dos limites toleráveis definidos no contrato de concessão e edital.	Financeiro	X	
38	Dívidas e inadimplência com fornecedores, funcionários e prestadores de serviço provenientes do serviço de transporte público coletivo de ônibus.	Financeiro	X	

	Descrição do Risco	Classificação do	Atribuição do Risco	
39	Aumento ou diminuição do custo de capital utilizado no serviço de transporte público.	Financeiro	X	
41	Erros e inadequação da proposta comercial do projeto da proponente vencedora.	Comercial	X	
42	Imprecisões ou não confirmação das informações estabelecidas no Projeto Básico do Edital pelo Poder Público.	Comercial	X	X
43	Alterações dos custos variáveis de operação (por km), valor dos investimentos (frota, sistemas, móveis e imóveis) e despesas fixas (pessoal administrativo, O&M de garagens, terminais, etc.) da proposta comercial da Concessionária.	Comercial	X	
44	Gestão e solução de falhas e atualização tecnológica nos aplicativos de celular e no sistema eletrônico de bilhetagem exigidos no Edital e seus Anexos.	Comercial	X	
45	Valores referentes a passagens pagas e não utilizadas de clientes	Comercial		X
46	Criação de novas regras de integração entre linhas da concessão ou entre outros municípios.	Comercial		X
47	Criação de novas modalidades, com veículos, remuneração e modelos operacionais diferenciados	Comercial	X	X
48	Não constituição de instrumento de Consórcio entre as Licitantes vencedoras por desacordo comercial	Comercial	X	

XII – Legislação Municipal

Apresenta-se neste anexo a relação de parte da legislação municipal de transporte coletivo vigente, que poderá ser consultada no sítio da Prefeitura Municipal de Porto Velho, e demais legislações estaduais e federais vigentes.

Lei nº 8.666/1993, que regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.

Lei nº 8.987/1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

Lei nº 8.078/90, instituindo o Código de Defesa do Consumidor.

Lei nº 8.723/93, dispondo sobre a ratificação da Resolução CONAMA 08/93.

Lei nº 9.503/97 e suas alterações, instituindo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Lei nº 11.126/05 e suas alterações, dispondo sobre o direito da pessoa com deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhado de cão guia.

Lei nº 13.146/2015, institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

Decreto nº 5.296/04, regulamentando as Leis nº 10.048/00 e 10.098/00, relativas às questões de acessibilidade.

Resoluções CONTRAN específicas à Indústria de Fabricação e aos assuntos tratados neste Manual dos Padrões Técnicos de Veículos.

Resoluções CONAMA específicas à Indústria de Fabricação e aos assuntos tratados neste Manual dos Padrões Técnicos de veículos.

Normas ABNT NBR 10966:1990, 10967:1999, 10968:1989, 10969:1989 e 10970:1990, definindo o método de ensaio e os requisitos mínimos para avaliação do sistema de freios dos veículos.

Norma ABNT NBR 6056/80 e suas alterações, dispondo sobre a faixa antropométrica para motoristas.

Norma ABNT NBR 6066/80, dispondo sobre o número de identificação de veículos rodoviários (VIN).

Norma ABNT NBR 6606/80 e suas alterações, dispondo sobre os padrões ergonômicos.

Norma ABNT NBR 10756/89, estabelecendo posicionamento do bocal de saída da tubulação de escape.

Norma ABNT NBR 9079/85, determinando o nível de ruído interno.

Norma ABNT NBR 14022/06, dispondo sobre a acessibilidade em veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros.

Lei Orgânica do Município de Porto Velho.

Lei Municipal 1.833/2009 que dispõe sobre a proibição aos motoristas de ônibus de fazer a cobrança de passagens no sistema de transporte coletivo no município de Porto Velho.

Lei Municipal 1.441/2001, que autoriza o Chefe do Poder Executivo Municipal a contratar, pelo regime de concessão, a prestação e exploração dos serviços de transporte coletivo de passageiros e dá outras providências.

Lei Municipal 1.695/2006, que dispõe sobre a gratuidade no uso das empresas concessionárias e permissionárias de serviço de transporte coletivo urbano no município de Porto Velho à pessoa com deficiência.

Lei Municipal 2.108/2013 que dispõe sobre a obrigação das empresas concessionárias de transporte público de prestar informações aos usuários

Lei Municipal 2.129/2014, que dispõe sobre a gratuidade do transporte coletivo urbano a pessoa idosa a partir de 60 anos.

Lei Municipal 2.182/2014, que dispõe sobre o desembarque de passageiros idosos e deficientes físicos fora do ponto de parada nos transportes coletivos e dá outras providências.

Lei Municipal 2.250/2015, que dispõe sobre condições sanitárias e de conforto nos terminais de ônibus dos motoristas e trabalhadores em transporte coletivo no Município de Porto Velho.

Lei Municipal 2.272/2016 que dispõe de implantação de placas nos pontos de ônibus que informem sobre os horários de funcionamento, valores e percurso do coletivo, com acessibilidade em linguagem braile.

Decreto 6.633/1998, aprova o regulamento dos transportes coletivos do município de Porto Velho.

Decreto 9.330/2004, que altera os artigos 20, 92, 93, 94, 95 e 96 do Regulamento dos transportes coletivos do município de Porto Velho.

Decreto 14.107/2016, que dispõe sobre nova metodologia de Bilhetagem eletrônica e o sistema de integração do transporte coletivo urbano de passageiros no âmbito do município de Porto Velho.

Decreto 14.238/2016, que altera o disposto do decreto nº 14.107, que dispõe sobre nova metodologia de bilhetagem eletrônica e o sistema de integração do transporte coletivo urbano de passageiros no âmbito do município de Porto Velho.

ANEXO XIII – Ato de Autorização para Realização da Licitação