

## ANEXO II

# PROJETO BÁSICO ESPECIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS





## PROJETO BÁSICO/ ESPECIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS

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

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

- Anexo II.1 – Manual de Especificação da Frota;
- Anexo II.2 – Sistema de Controle da Qualidade;
- Anexo II.3 – Sistema de Bilhetagem e de Monitoramento Eletrônico;
- Anexo II.4 – Plano Operacional;
- Anexo II.5 – Mapa dos Itinerários por Linha.

### 1. LEGISLAÇÃO E NORMAS APLICÁVEIS

Ao CONTRATO é aplicável a legislação em vigor pertinente a matéria conforme relação não exaustiva deste EDITAL, em especial a regulamentação imposta pelo PODER CONCEDENTE, dispostas na Lei Municipal nº 5.602/2002, a Lei Federal da mobilidade urbana (12.587/12) e as normas pertinentes da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, naquilo que não conflitar com a legislação indicada e as especificações deste EDITAL ou seus Anexos.

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

Legislação ou Norma	Referência/Assunto
Constituição Federal 1988	Disciplina geral basilar
Lei Orgânica do Município do Rio Grande	Disciplina de organização municipal
Lei nº 9.503/97	Código de Trânsito Brasileiro
Lei nº 12.587/12	Lei da Mobilidade Urbana
Lei nº 5.602/02	Dispõe sobre o transporte coletivo de passageiros
Lei nº 6.408/07	Normas para execução de vistorias
Lei nº 8.254/18	Transporte de animais domésticos de pequeno porte



Lei nº 4.523/90	Dispõe sobre o fornecimento de troco
Lei nº 7.033/11	Passe livre para pessoa portadora de deficiência
Lei nº 7.432/13	Desembarque para deficientes fora das paradas
Lei nº 7.654/14	Desembarque fora das paradas entre 22h e 04h
Decreto nº 12.084/13	Regulamenta gratuidade para idosos no transporte
Decreto nº 16.747/19	Regulamenta a bilhetagem eletrônica do STPP
Decreto nº 16.032/19	Majora a tarifa do transporte coletivo 2019
ABNT NBR 15.570/2011	Especificações técnicas para coletivos
ABNT NBR 14.022/2011	Acessibilidade no transporte coletivo
Dec. Federal nº 5.296/2004	Regulamenta as Leis Federais nº 10.048/2000 e nº 10.098/2000 sobre PNE's
Res. nº 416/2012 do Contran	Estabelece requisitos de segurança para veículos de transporte coletivo
Res. nº 445/2013 do Contran	Estabelece requisitos de segurança para veículos categoria M3 rodoviários

## 2. DEFINIÇÕES DE CARÁTER OPERACIONAL

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

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

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

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

**2.5 Veículo:** ônibus padron, ônibus rodoviário, midiônibus, microônibus ou ônibus articulado destinado ao transporte coletivo de passageiros.

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



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

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

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

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

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

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

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

**2.13.1 Quanto à função as linhas classificam-se em:**

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

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

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

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

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

**Linha Periférica:** linha que liga um ou mais bairros;

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

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

**Linhas Distritais:** Linhas que ligam um ou mais Distritos ao centro da cidade.

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

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

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

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

**2.13.3 Com respeito às linhas define-se:**

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



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

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

**Encurtamento de Linha:** Redução de itinerário da linha;

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

**2.14 Tarifa:** é o preço individual da utilização do serviço de transporte coletivo a ser fixada por ato do PODER CONCEDENTE, conforme proposta vencedora desta concorrência.

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

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

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

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

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

**2.19.1 As viagens se classificam quanto à modalidade em:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



- 2.27 Fim de operação:** horário de chegada da última viagem da linha a um dos pontos terminais, em uma jornada de operação.
- 2.28 Terminal de Transporte:** equipamento urbano instalado em área específica da via pública ou fora dela, dotada de infraestrutura própria destinada ao embarque e/ou desembarque de passageiros, e para onde convergem ou terminam várias linhas do STPP.
- 2.29 Transbordo:** baldeação de passageiros de um veículo para outro em áreas pré-pagas.
- 2.30 Integração:** forma organizada de interligação entre linhas através de pagamento de uma única passagem com ou sem complemento de valor de tarifa.
- 2.31 Integração física:** operação em que a integração das linhas e/ou modos de transporte é facilitada pela sua ligação fronteiriça.
- 2.32 Integração tarifária:** integração onde o usuário paga uma única passagem ou complemento pela utilização de mais de uma linha.
- 2.33 Integração sincronizada no tempo:** dá-se quando veículos de linhas diferentes cumprem uma programação operacional (plano de horários) planejada para que cheguem juntos ao local de integração físico, permitindo aos usuários fazerem a transferência entre veículos com um tempo de espera adequado.
- 2.34 Tempo de viagem do usuário:** tempo necessário para o usuário se deslocar de seu ponto de origem ao ponto de destino.
- 2.35 Tempo de viagem do veículo:** tempo necessário para o veículo se deslocar entre seus pontos terminais, incluindo o tempo de parada no ponto terminal de origem.
- 2.36 Tempo de terminal:** tempo de permanência do veículo no ponto terminal, entre duas viagens sucessivas de sentidos opostos, realizadas pelo mesmo.
- 2.37 Tempo de operação em pontos de parada e terminais:** composto pelo tempo medido desde a parada total do veículo no ponto até o início de sua movimentação.
- 2.38 Tempo de embarque e desembarque:** tempo decorrido desde o instante de abertura até o instante de fechamento das portas do veículo.
- 2.39 Tempo ocioso em pontos ou terminais:** tempo de operação menos o tempo de embarque e desembarque.
- 2.40 Tempo de percurso:** tempo de viagem do veículo, não incluindo o tempo de parada no ponto terminal.
- 2.41 Tempo em movimento:** tempo necessário para a realização de um ciclo, incluídos os tempos nos pontos terminais.
- 2.42 Intervalo:** tempo decorrido entre a passagem de dois veículos sucessivos de uma mesma linha, em um sentido, por um ponto de referência. Também é conhecido como "headway" e representa o inverso da frequência.
- 2.43 Intervalo entre viagens:** tempo decorrido entre partidas ou passagens sucessivas de veículos, que se deslocam no mesmo sentido, em determinados pontos de uma linha ou corredor.
- 2.44 Atraso:** diferença positiva entre o tempo real de uma viagem do veículo e o tempo padrão estabelecido para ela.
- 2.45 Velocidade comercial:** resultado da divisão da extensão entre dois pontos de um determinado itinerário pelo respectivo tempo de percurso.



- 2.46 Velocidade de movimento:** resultado da divisão da extensão entre dois pontos de um determinado itinerário pelo respectivo tempo de movimento.
- 2.47 Velocidade livre:** velocidade obtida em uma viagem do veículo sob condições atmosféricas e de visibilidade ideais e sem restrição de tráfego.
- 2.48 Frequência:** número estipulado de viagens unidirecionais por unidade de tempo ou período fixado.
- 2.49 Número de saídas semanais:** quantidade total de viagens de veículos em uma linha, considerando os cinco dias úteis, um sábado e um domingo.
- 2.50 Número de saídas mensais:** quantidade total de viagens de veículos em uma linha, considerando um mês típico.
- 2.51 Mês típico:** Consiste no mês de 30 dias, com 04 (quatro) domingos, 04 (quatro) sábados, 01 (um) feriado e 21 (vinte e um) dias úteis.
- 2.52 Extensão da linha:** distância percorrida ao longo do itinerário para realização de uma viagem do veículo.
- 2.53 Corredor de Transporte Coletivo:** via, trecho de via ou conjunto de vias pelo qual trafega um conjunto de linhas de transporte coletivo.
- 2.54 Quilometragem morta:** somatória da quilometragem ociosa com a quilometragem percorrida nas viagens fora de linha.
- 2.55 Quilometragem ociosa:** extensão que os veículos percorrem da garagem até um dos pontos onde se inicia ou termina a viagem em linha, ou vice-versa.
- 2.56 Demanda:** número de passageiros que aflui ao STPP em um determinado período de tempo.
- 2.57 Demanda equivalente:** obtida através do número de passageiros pagantes/integral, somada ao número de passageiros pagantes/descontos/acréscimos convertidos em passagem integral na proporção dos seus descontos e acréscimos.
- 2.58 Demanda potencial:** número de passageiros passível de ser atraído para um determinado serviço de transporte.
- 2.59 Capacidade nominal do veículo:** número máximo de passageiros que pode ser transportado ao mesmo tempo pelo veículo. Inclui passageiros sentados mais os passageiros em pé, obedecendo a quantidade máxima definida no EDITAL e/ou Anexos.
- 2.60 Frota:** conjunto de veículos de um mesmo tipo à disposição dos serviços de transporte público da região e/ou da linha
- 2.61 Frota em operação:** frota efetivamente utilizada em um determinado período de tempo, em determinada linha.
- 2.62 Frota operacional total:** frota total para atender o STPP, sem considerar a frota reserva.
- 2.63 Frota reserva:** número de veículos disponível para substituir os veículos da frota operacional total, quando necessário.
- 2.64 Frota vinculada:** soma da “frota operacional total” com a “frota reserva”, em uma determinada linha ou sistema.
- 2.65 Fluxo de passageiros:** número de passageiros transportados por unidade de tempo.
- 2.66 Fluxo de veículos:** número de viagens de veículos por unidade de tempo.



- 2.67 Passageiros da viagem:** número total de passageiros transportados em uma viagem do veículo.
- 2.68 Lugares máximos oferecidos:** resultado da multiplicação do número de viagens realizadas, por sentido de operação, pela capacidade nominal dos veículos utilizados em dada linha.
- 2.69 Lugares máximos admitidos:** resulta da soma do número de assentos com o número de passageiros em pé.
- 2.70 Regularidade:** cumprimento dos horários estabelecidos e manutenção da frequência predeterminada para funcionamento de uma linha.
- 2.71 Índice de passageiros por quilômetro (IPK):** relação entre o número total de passageiros transportados e a quilometragem total percorrida por uma ou mais linhas.
- 2.72 Percurso Médio Anual (PMA):** relação entre a quilometragem anual total percorrida e a frota utilizada em uma ou mais linhas de um mesmo modo de transporte.
- 2.73 Idade do veículo:** quantidade de anos, ou meses, entre o ano de fabricação da carroceria até a data de verificação da idade.
- 2.74 Veículo novo ou veículo zero quilômetro:** veículo sem uso anterior, com idade menor que seis meses.
- 2.75 Idade média inicial da frota:** média das idades dos veículos que iniciarão a operação, considerando o ano de fabricação da carroceria.
- 2.76 Idade média de manutenção da frota:** média das idades dos veículos colocados à disposição do contrato, calculada em qualquer data ao longo de todo o contrato de concessão.
- 2.77 Período de ociosidade do veículo:** intervalo de tempo entre o fim e o início de uma jornada de operação mais os tempos ociosos em pontos ou terminais.
- 2.78 Período típico:** período durante o qual o fluxo se mantém relativamente uniforme.
- 2.79 Pessoal de operação ou Operador:** as pessoas a serviço da CONCESSIONÁRIA que operam o STPP, compreendendo, em princípio, motoristas, cobradores, quando houver, largadores, fiscais e pessoal de apoio operacional.
- 2.80 Ocupação do veículo:** número de passageiros que ocupam o veículo em determinado instante da viagem.
- 2.81 Ocupação crítica:** ocupação acima da máxima verificada ao longo de uma viagem do veículo.
- 2.82 Índice de ocupação:** número de total de passageiros pela capacidade do veículo em um determinado momento.
- 2.83 Oferta de lugares sentados:** número de assentos disponibilizados no veículo para uso do passageiro.
- 2.84 Programa operacional:** Programação dos horários de um veículo ou conjunto de veículos com seus respectivos operadores.
- 2.85 Tabela de Serviço:** Relatório impresso contendo no mínimo a escala operacional da tripulação do veículo.
- 2.86 Tripulação:** Pessoal a bordo do veículo encarregado da operação, controle de acesso, cobrança de tarifa e apoio ao passageiro, no transporte urbano composto, no caso de veículo tipo ônibus padron, por 01 (um) motorista e 01 (um) cobrador, para tipo midiônibus até 33



lugares, 01 (um) motorista, para tipo midiônibus com mais de 33 lugares, 01 (um) motorista e 01 (um) cobrador, para tipo microônibus, 01 (um) motorista e, para serviço diferenciado, 01 (um) motorista.

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

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

O modelo adotado orienta-se pela exploração e prestação do serviço de transporte coletivo de passageiros das modalidades convencional, diferenciado e distrital, colocado à disposição do cidadão, contra a exigência de pagamento de tarifa conforme o serviço recebido, observado, quando for o caso, o direito a reduções ou isenções, sendo a receita auferida das tarifas, responsável pela manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do sistema assim distribuído:

**I - Serviço convencional:** executado de forma contínua e permanente, obedecendo a horários, itinerários e frota preestabelecidos e remunerados mediante o pagamento de uma tarifa;

**II - Serviço diferenciado:** complementar ao convencional, com veículo dotado de maior conforto, lotação limitada ao número de assentos disponíveis e tarifa especial.

**III - Serviço distrital:** executado de forma contínua e permanente, obedecendo a horários, itinerários e frota preestabelecidos e remunerados mediante o pagamento de tarifas diferenciadas pelo percurso.

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

Especificamente, o objeto da concessão compreende a concessão para Operação do Sistema de Transporte Público de Passageiros - **STPP** do Município do Rio Grande, nas modalidades **convencional, diferenciado e distrital**, conforme descrição neste EDITAL compreendendo, ainda, os seguintes itens:

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

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

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



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

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

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

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

**I.** Prestar os serviços de transporte coletivo com operação adequada à satisfação dos usuários conforme disposições estabelecidas na Lei nº 5.602/2002, no presente EDITAL e seus anexos, e demais regulamentos do sistema e na Lei de mobilidade urbana, com rigoroso cumprimento dos itinerários, viagens e horários programados das linhas de transporte coletivo, características da frota, tarifas e pontos de parada definidos pelo ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA.

**II.** Cumprir as normas de operação e arrecadação, especialmente no que diz respeito à cobrança de tarifa determinada, recolhendo os valores e prestando contas ao PODER CONCEDENTE e a qualquer requerente interessado, conforme dispuser a lei.

**III.** Promover rigorosa limpeza, higienização e periódica desinsetização dos ônibus.

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

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

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

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

**VIII.** Apresentar os seus ônibus para a inspeção técnica eventual ou programada definida pelo ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA, bem como receber sua equipe para visita técnica na garagem para averiguação das condições de guarda e manutenção dos veículos e procedimentos do pessoal da operação e do controle de tráfego.

### **3. DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS (STPP)**

#### **3.1 ESTRUTURA BÁSICA DO SISTEMA DE TRANSPORTE**

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



A rede de transporte público urbano de Rio Grande fundamenta-se em um sistema de linhas radiais e circulares com integração temporal e tarifária, que atende o usuário de transporte coletivo da área urbana do município e das linhas que atendem os distritos, dispostas conforme segue:

**I - LINHAS DA REDE DE TRANSPORTE CONVENCIONAL:**

- 24 (vinte e quatro) linhas regulares.

**II - LINHAS DA REDE DE TRANSPORTE DIFERENCIADO:**

- 01 (uma) linha seletivo.

**III - LINHAS DA REDE DE TRANSPORTE DISTRITAL:**

- 06 (seis) linhas distritais.

**3.2 ABRANGÊNCIA DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO**

a) Área total do Município: 2.709,5522 Km<sup>2</sup> (IBGE).

b) População: 208.641 (duzentos e oito mil seiscentos e quarenta e um) habitantes. (IBGE 2016).

**3.3 COMPOSIÇÃO DA FROTA**

**Por Tipo de Veículo:**

- Microônibus;
- Midiônibus;
- Ônibus Padron;
- Ônibus Rodoviário;
- Ônibus Articulado.

A especificação da frota e suas exigências estão detalhados no Anexo II.1 deste EDITAL.

**3.4 CARACTERIZAÇÃO DAS LINHAS DO SISTEMA**

O detalhamento das linhas, contendo descrições de itinerários e as tabelas de horários das viagens está disposto no Anexo II.4 deste EDITAL – Plano Operacional.

Não dependerá de nova licitação as modificações das linhas originais e a inclusão de novas linhas, bem como as transformações ou expansões, com finalidade de atendimento à demanda, racionalização, ajuste ou ampliação da oferta, ao crescimento urbano e à busca de novas alternativas de transporte, cabendo ao ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA ajustar o serviço às condições das novas linhas, garantida a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da proposta vencedora do presente certame.

**4. DADOS OPERACIONAIS**

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



#### 4.1 POLÍTICA TARIFÁRIA

Todo STPP - Sistema de Transporte Público de Passageiros no município do Rio Grande é custeado pelo usuário pagante, ficando garantidos a todos os cidadãos os descontos e gratuidades legais, cabendo ao PODER CONCEDENTE articular-se para buscar meios de financiamento extra tarifário do sistema através de políticas que busquem melhorias operacionais do sistema com prioridade para o transporte público sobre os demais meios de transporte, garantindo sua sustentabilidade financeira e tornando-o atrativo aos usuários. Para fins de determinação do número de passageiros equivalente foi considerado que os estudantes gozam de 50% de desconto sobre a tarifa básica e os usuários do transporte diferenciado pagam uma tarifa com acréscimo de 62% sobre a tarifa básica. O REAJUSTE TARIFÁRIO será **anual**, a contar da data da apresentação da proposta no processo licitatório, ou do último reajuste, pela variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC. A REVISÃO TARIFÁRIA ocorrerá a cada 03 (três) anos ou sempre que houver ameaça justificada ao equilíbrio econômico-financeiro do sistema, utilizando-se para a revisão a planilha de insumos e custos utilizada neste processo licitatório ou outra que venha a, justificadamente, substituí-la.

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

Pelos critérios sócio-econômicos, deve-se incentivar o melhoramento e expansão dos serviços existentes, garantindo a justa remuneração do capital investido e mantendo o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Para o STPP – Sistema de Transporte Público de Passageiros está definido 03 (três) níveis tarifários; um para o **serviço regular**, um para o **serviço diferenciado** e outro para o **serviço distrital**, sobre os quais serão aplicados, quando houver, os descontos previstos na legislação.

O Sistema baseia-se na integração tarifária temporal para os usuários do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, ou seja, aqueles que utilizam o cartão, permitindo utilizar mais de uma linha, no intervalo previsto dentro da matriz de integração, com o pagamento de apenas uma tarifa. Sendo isso válido para linhas do serviço regular, em deslocamentos que não caracterizem retorno, de acordo com a matriz de integração aprovada pelo ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA.

No decorrer do prazo da concessão, o PODER CONCEDENTE poderá instituir benefícios tarifários em horários, períodos e/ou dias específicos ou forma de pagamento, com a finalidade de aperfeiçoar a operação e/ou incentivar a utilização do transporte público, porém sempre mantendo a condição fundamental de equilíbrio econômico-financeiro da concessão. Após o primeiro ano de operação será feita uma nova análise pela Prefeitura Municipal sobre o número de usuários que utilizam este benefício e qual a representatividade disto na receita, podendo ser alterado o percentual de desconto na segunda passagem.



A CONCESSIONÁRIA manterá banco de dados com informações sobre o movimento diário, mensal e anual de passageiros por linha, por veículo e veículo na linha, com benefício tarifário ou não, inclusive vale transporte, garantindo acesso, em tempo real, a essas informações ao ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA conforme determinado no ANEXO II.3 itens 8.2.1 e 9.1 deste EDITAL.

#### **4.1.1 GRATUIDADES:**

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

- Crianças com até 05 (cinco) anos de idade, acompanhadas, nos termos da Lei Municipal nº 5.602/2002;
- Idosos com idade igual ou superior a 65 (sessenta e cinco) anos nos termos da Constituição Federal, art 230, §2º e Lei Orgânica Municipal;
- Idosos com idade igual ou superior a 60 anos e inferior a 65 anos, na forma da Lei Municipal nº 7.388/2013;
- Pessoas portadoras de deficiência e seu acompanhante, na forma da Lei Orgânica Municipal e Lei Municipal nº 7.033/2011;
- Agentes do ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA, devidamente credenciados, quando em operação, Lei Municipal nº 5.602/2002;
- Todos os cidadãos, em até cinco datas por ano, a serem definidas por decreto, em conformidade com a Lei Municipal 5.602/2002;

A CONCESSIONÁRIA deverá implantar sistemas de controle das gratuidades.

#### **4.1.2 DESCONTOS:**

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

- Os alunos regularmente matriculados nos estabelecimentos de ensino, bem como os respectivos professores, que gozarão do direito ao desconto de 50% (cinquenta por cento) sobre o preço da tarifa, nos termos da Lei Municipal 5.602/2002.
- Escoteiros e Bandeirantes uniformizados aos finais de semana, em conformidade com a Lei Municipal 5.602/2002.

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

#### **4.2 DEMANDA**

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



PASSAGEIROS PAGANTES DO SISTEMA (SEM DESCONTO E COM DESCONTO)							
ANO	PASSAGEIROS PAGANTES SEM DESCONTO			PASSAGEIROS PAGANTES COM DESCONTO (ESCOLAR)		TOTAIS PASSAGEIROS PAGANTES DO SISTEMA	MÉDIA MENSAL
	CONVENCIONAL (URBANO)	DIFERENCIADO (SELETIVO)	DISTRITAL	ESCOLAR CONVENCIONAL (URBANO)	ESCOLAR DISTRITAL		
2019	8.890.053	815.470	139.885	1.830.043	15.534	11.690.985	974.248
2018	9.148.101	845.650	169.322	1.951.227	21.972	12.136.272	1.011.356
2017	11.145.963	940.790	158.186	2.258.444	20.747	14.524.130	1.210.344
2016	12.601.818	981.198	168.526	2.173.531	19.520	15.944.593	1.328.716
2015	13.685.456	1.047.907	177.015	2.325.264	20.326	17.255.968	1.437.997
2014	15.445.757	1.110.003	185.211	2.768.484	24.454	19.533.909	1.627.825

Fonte: Bilhetagem Eletrônica

PASSAGEIROS PAGANTES E ISENTOS TRANSPORTADOS PELO SISTEMA						
ANO	PASSAGEIROS PAGANTES (SEM DESCONTO E COM DESCONTO)			ISENTOS (INTEG/GRATUID/PASSE LIVRE)		TOTAL DE PASSAGEIROS PAGANTES E ISENTOS DO SISTEMA
	CONVENCIONAL (URBANO)	DIFERENCIADO (SELETIVO)	DISTRITAL	CONVENCIONAL	DISTRITAL	
2019	10.720.096	815.470	155.419	3.276.271	65.845	15.033.101
2018	11.099.328	845.650	191.294	2.969.846	73.022	15.179.140
2017	13.404.407	940.790	178.933	3.377.850	58.655	17.960.635
2016	14.775.349	981.198	188.046	3.232.444	53.764	19.230.801
2015	16.010.720	1.047.907	197.341	3.284.825	49.739	20.590.532
2014	18.214.241	1.110.003	209.665	3.541.249	44.511	23.119.669

Fonte: Bilhetagem Eletrônica



#### 4.3 - FORMAS DE PAGAMENTO DA TARIFA

URBANO, DIFERENCIADO E DISTRITAL								
PAGANTES EM DINHEIRO					PAGANTES BILHETAGEM ELETRÔNICA			
ANO	URBANO	DIFERENC.	DISTRITAL	TOTAL	URBANO	DIFERENC.	DISTRITAL	TOTAL
2019	5.154.891	413.328	80.143	<b>3.832.012</b>	5.565.205	402.142	75.276	<b>6.132.623</b>
2018	4.160.847	429.085	101.862	<b>4.691.794</b>	6.938.481	416.565	89.432	<b>7.444.478</b>
2017	5.082.458	470.803	92.987	<b>5.646.248</b>	8.321.949	469.987	85.946	<b>8.877.882</b>
2016	5.766.569	485.819	94.808	<b>6.347.196</b>	9.008.780	495.379	92.238	<b>9.597.397</b>
2015	6.226.049	529.353	101.149	<b>6.856.551</b>	9.784.671	518.554	96.192	<b>10.399.417</b>
2014	7.231.020	583.170	113.108	<b>7.927.298</b>	10.983.221	526.833	96.557	<b>11.606.611</b>

Fonte: Bilhetagem Eletrônica

**4.4 PERCURSO MÉDIO MENSAL (PMM)** O percurso em quilômetros fixado neste projeto baseia-se no somatório dos produtos resultantes da distância de percurso de cada linha pela respectiva quantidade de vezes a ser executada, considerando-se o quadro abaixo:

LINHAS		KM P/ VIAGEM	VIAGENS P/ DIA			TOTAL KM/MÊS
Nº	NOME		ÚTEIS	SÁB	DOM	
01	CIRCULAR CIDADE NOVA	10,7	30	07	---	7.361
02	BOSQUE	26,1	36	19	17	24.429
03	CIRCULAR MANGUEIRA	15,9	12	05	---	4.515
04	POLIVALENTE BUARQUE	34,5 Porto 28,2 Centro	21	20	18	18.420
05	POLIVALENTE PORTUGAL	31,9 Porto 26,8 Centro	23	20	18	19.082
06	BUARQUE DE MACEDO	13,6	22	17	16	8.377
07	AVENIDA PELOTAS	15,8	26	18	16	11.186
08	JUNÇÃO CASSINO	56,6 s/Furg 63,0 c/Furg	21	18	14	35.400
09	CASSINO	48,5	56	48	45	77.794
10	CASSINO CIDADE NOVA	51,2	28	25	23	41.369
11	CIRCULAR CASSINO	11,2	48	44	42	15.680
12	PARQUE MARINHA	32,0	35	34	27	32.448
13	JARDIM DO SOL	31,0	19	11	07	15.190
14	FURG	27,3	71	20	15	46.464



15	QUINTA	67,3	38	30	24	70.798
16	BARRA VIA SOCOOWISKI	57,6	03	---	---	3.801
17	MARLUZ FURG	25,3	21	09	---	12.579
18	CASTELO BRANCO	32,9	10	08	07	9.212
19	SANTA ROSA - ÁGUEDA	32,9	60	42	27	52.508
20	LAR GAÚCHO	10,9	15	10	10	4.469
21	SANTA TEREZA	10,9	15	12	09	4.512
22	PARQUE SÃO PEDRO	29,3	14	---	---	9.024
23	BARRA	65,7	36	29	28	67.014
24	TREVO BARRA - PORTO	39,5	09	07	08	10.191
40	SELETIVO CASSINO	48,2	50	47	30	67.865
50	CIRCULAR DISTRITOS	56,3	06	---	---	3.378
51	TOROTAMA	105,0	03	03	03	9.450
52	PALMA	87,6	03	03	03	7.884
53	POVO NOVO	81,5	04	04	03	9.454
54	LEONÍDIO	94,7	02	---	---	1.515
55	TAIM	186,5	01	02	---	5.595
<b>TOTAL GERAL KM / MÊS</b>						<b>706.964</b>

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

#### 4.5 FROTA

A frota operacional mínima para o total do serviço a ser prestado é de 100 (cem) veículos alocados para a operação e mais 10 (dez) veículos para reserva técnica, num total de 110 (cento e dez) veículos.

#### COMPOSIÇÃO DA FROTA PARA INÍCIO DA OPERAÇÃO

Serviço Convencional, Diferenciado e Distrital, assim distribuídos:

- 85 (oitenta e cinco) ônibus padron;
- 10 (dez) microônibus;
- 05 (cinco) midiônibus;
- 10 (dez) ônibus rodoviários.

A frota inicial deverá ser composta de, no mínimo, 15% (quinze por cento) de veículos padron Zero Km.

Com a finalidade de buscar a eficiência do **STPP**, será admitida que a frota seja readequada após o primeiro ano do contrato, com a substituição dos veículos tipo padron por veículos midiônibus, microônibus ou articulados, garantida a manutenção da idade média da frota,



mediante justificativa contábil e análise do PODER CONCEDENTE, que utilizará parecer técnico para sua decisão.

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

#### **4.5.1 IDADE MÁXIMA E IDADE MÉDIA DA FROTA PARA INÍCIO DA OPERAÇÃO**

A idade máxima permitida para cada tipo de veículo para o início da operação deverá obedecer aos valores estabelecidos na tabela abaixo, ficando garantida a utilização dos coletivos até atingirem a idade máxima de 15 (quinze) anos permitida pela legislação municipal.

<b>Veículo</b>	<b>Idade máxima</b>
Microônibus	10 anos
Midiônibus	10 anos
Ônibus padron	12 anos
Ônibus rodoviário	12 anos
Ônibus articulado	12 anos

A idade média máxima admitida, inicialmente, para a frota do transporte é de 06 (seis) anos, devendo cair para 05 (cinco) anos a partir do sexto ano de concessão.

Para determinação das idades máximas e médias dos veículos será tomado como referência o ano de fabricação das carrocerias.

A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar ao PODER CONCEDENTE anualmente um plano de renovação da frota, contribuindo para alcançar a média de idade pretendida no decorrer do contrato de concessão.

Até o décimo ano da Concessão deverão ser incorporados à frota, mediante aprovação do PODER CONCEDENTE, pelo menos 10 % (dez por cento) de veículos movidos a energia limpa.

### **5. SERVIÇOS A SEREM PRESTADOS**

#### **5.1 Execução dos Serviços**

Os serviços de transporte serão operados em obediência às disposições da Lei Municipal nº 5.602/2002, este EDITAL, a Lei Federal nº 12.587/12 (Mobilidade Urbana), demais leis



municipais e às normas e resoluções emitidas pelo ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA, respeitadas as características operacionais de cada tipo de serviço, especialmente:

- O itinerário;
- Os terminais de ponta e os pontos de parada intermediários;
- O tipo de Serviço;
- O veículo padrão;
- O quadro de horários e a frota, programados para:
  - a) Dias úteis, sábados, domingos e feriados;
  - b) Meses letivos, períodos de férias de verão e de inverno;
  - c) Situações extraordinárias.

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

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

A CONCESSIONÁRIA deverá, durante toda a jornada de operação, manter a presença do cobrador nos veículos tipo ônibus padron, articulado e tipo midiônibus com mais de 33 lugares nas linhas urbanas convencionais.

## **5.2 PLANEJAMENTO E OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS**

### **5.2.1 Planejamento dos serviços**

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

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

### **5.2.2 Operação dos Serviços**

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

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



A CONCESSIONÁRIA poderá, ao longo do prazo da concessão, propor novos serviços, bem como novas alternativas operacionais e tecnológicas que deverão ser submetidas a parecer técnico e aprovação do ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA.

### **5.3 Serviço de Bilhetagem Eletrônica e Monitoramento Eletrônico.**

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

### **5.4 Fiscalização dos Serviços**

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

## **6. METAS DA CONCESSÃO**

Consistem em melhorias preconizadas com a concessão do **STPP** – Serviço de Transporte Público de Passageiros os seguintes objetivos:

- 1 - Modernização da infraestrutura, recursos e meios empregados na execução do Serviço de Transporte Público de Passageiros;
- 2 - Modernização e adequação da frota de ônibus, por meio da especificação de veículos próprios para o transporte coletivo urbano, com condições de segurança, conforto, facilidade de embarque, desembarque e acessibilidade;
- 3 - Conforme disponibilização de soluções adequadas ao MUNICÍPIO, realizar atualização tecnológica da frota, com a introdução na operação de veículos de baixa emissão de poluentes, segundo normas de fabricação de fornecedores de veículos nacionais;
- 4 - Implantação de um Sistema de Controle da Qualidade dos Serviços, visando à padronização da execução dos serviços e sua melhoria contínua, que permita avaliar a qualidade e os custos dos serviços prestados;
- 5 - Implantação da central de controle do Sistema de Programação, Operação, Monitoramento e Informação ao gerenciamento do sistema, visando a melhor alocação dos recursos do sistema, o acompanhamento e a tomada de decisão em tempo real e, a possibilitar a melhor escolha de linha pelo passageiro e o menor tempo de espera no ponto de ônibus.



