## ANEXO I – PROJETO BÁSICO

# ANEXO I – PROJETO BÁSICO

## 1. APRESENTAÇÃO

**1.1.** O presente documento tem por objetivo apresentar todas as características técnicas, jurídicas e administrativas que regem a presente licitação.

**1.2.** Aqui são apresentados todos os elementos considerados para a elaboração do Edital de Licitação, além de dar aos licitantes interessados uma visão geral dos elementos técnicos pretendidos para os serviços delegados.

**1.3.** Os elementos técnicos e administrativos aqui apresentados de forma geral, quando necessário, foram detalhados em Anexos adicionais específicos, não devendo o presente Projeto Básico ser considerado de forma isolada dos demais anexos.

## 2. JUSTIFICATIVA E BASE LEGAL

**2.1.** O Transporte Coletivo Urbano é todo transporte público não individual, realizado em áreas urbanas, com características de deslocamento diário dos cidadãos. A Constituição Federal define o transporte coletivo urbano como um serviço público essencial, que deve ser provido pelo Estado ou por particulares, sob delegação do Poder Público responsável (União, estados ou municípios). É, portanto, um bem público essencial e constitui meio para o funcionamento das funções urbanas.

**2.2.** A qualidade de vida da população e a eficiência da economia de um país dependem das cidades e de seus sistemas de transportes. Um sistema público baseado no transporte coletivo, rompendo o modelo centrado no automóvel, permite a transformação do círculo vicioso da degradação urbana pelo círculo virtuoso da mobilidade sustentável.

**2.3.** O ônibus é o principal meio de transporte público utilizado nas cidades brasileiras. De acordo relatório do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana (SIMOB) da ANTP (2016), o transporte coletivo é responsável por 28% dos deslocamentos, dos quais, o ônibus representa 24% e os demais modos coletivos apenas 4%.

**2.4.** Atualmente, o serviço de transporte coletivo de Ponta Porã é operado de forma precária por meio de autorização, situação que não está em conformidade com a legislação municipal, que determina que o transporte coletivo só pode ser operado nesta modalidade em casos de emergência ou calamidade pública, e por período determinado. Para regularizar a situação, o Poder Público iniciou o Procedimento Administrativo que visava a contratação de uma CONCESSIONÁRIA para operar os serviços.

**2.5.** No entanto, devido à pandemia de Covid-19 e seus impactos no transporte público, a publicação do edital foi adiada várias vezes. Os dados utilizados para o planejamento do serviço, coletados entre 2018 e 2019, ficaram desatualizados, especialmente em relação à demanda de passageiros e aos custos operacionais.

**2.6.** Neste contexto, surgiu a necessidade da revisão e atualização dos parâmetros do modelo de concessão para a realização do novo processo licitatório dos serviços de transporte urbano de passageiros do município.

**2.7.** Desta forma, foi necessário que o município realizasse a licitação baseada em um estudo técnico, com a elaboração de um projeto básico e demais documentos de insumo para a confecção adequada do edital, já nos moldes da Lei Federal nº 14.133/21.

**2.8.** Sendo assim, a necessidade técnica de adequação e modernização do serviço de transporte coletivo contemplando a indicação de frota de ônibus adequada, dos quadros de horários, da bilhetagem eletrônica, e fortalecimento da gestão pública exige-se que o PODER CONCEDENTE adote todas as medidas administrativas que se encontrem ao seu alcance para o aprimoramento e regularização na prestação dos serviços, o que, naturalmente, engloba a licitação para implantação dos novos serviços de transporte de passageiros.

**2.9.** O modelo de concessão do serviço que será adotado visa, neste contexto, trazer e garantir um modelo contratual que assegure estabilidade nas relações jurídicas, abrangendo modalidade que permite uma modelagem econômica mais atrativa ao setor privado com viabilidade de retorno dos investimentos ao longo do prazo contratual, ao mesmo tempo que visa assegurar maior qualidade e controle na prestação de serviços essenciais ao Munícipio.

**2.10.** Além disso, o projeto prevê a diversificação da frota, inicialmente composta em sua integralidade por veículos a diesel, com a introdução de alguns veículos movidos a Gás Natural Veicular (GNV) no transporte coletivo de Ponta Porã. A iniciativa busca promover maior sustentabilidade ambiental, por meio da redução de emissões e da melhoria da qualidade do ar, além de incentivar a inovação tecnológica e a modernização do sistema, em consonância com as diretrizes de mobilidade urbana sustentável.

**2.10.1.** A modernização da frota prevista para a concessão não se limita à substituição etária dos veículos, contemplando também metas progressivas de atualização tecnológica, ambiental, operacional, de segurança e acessibilidade.

**2.10.2.** Entre os mecanismos objetivos de modernização previstos destacam-se:

a) redução da idade máxima e da idade média da frota ao longo da concessão;

b) renovação periódica dos veículos de acordo com os limites contratuais;

c) introdução obrigatória, a partir do terceiro ano de operação, de percentual mínimo de veículos movidos a GNV, conforme especificações do Plano de Exploração;

d) utilização de bilhetagem eletrônica, rastreamento por GPS, Centro de Controle Operacional – CCO, sistemas de monitoramento e segurança;

e) manutenção dos requisitos de acessibilidade universal; e

f) possibilidade de incorporação de novas tecnologias durante a vigência da concessão.

**2.10.3.** A modelagem econômico-financeira de referência não considerou como equipamentos obrigatórios de frota os sistemas de climatização por ar-condicionado e de acesso Wi-Fi aos usuários. A decisão decorre da necessidade de compatibilizar os requisitos de conforto e atualização tecnológica com a capacidade econômico-financeira do sistema e com o princípio da modicidade tarifária, considerando a escala da operação, a demanda projetada, os investimentos já exigidos para renovação da frota e implantação de veículos de menor emissão, bem como os demais equipamentos tecnológicos obrigatórios.

**2.10.4.** A imposição, desde o início da concessão, de sistemas adicionais de climatização ou conectividade implicaria acréscimos de investimento inicial, custos de manutenção, consumo energético ou de combustível, reposição de equipamentos e despesas operacionais recorrentes, produzindo reflexos sobre a Tarifa de Remuneração Unitária – TRU e/ou sobre a necessidade de subsídio público. Considerando que esses custos não foram incorporados à modelagem econômico-financeira de referência, sua exigência obrigatória sem a correspondente revisão das premissas do EVTEF poderia comprometer a viabilidade, a competitividade do certame ou a modicidade tarifária.

**2.10.5.** A não exigência inicial de ar-condicionado e Wi-Fi não impede sua adoção pela Concessionária por iniciativa própria, desde que preservadas as demais especificações técnicas, nem sua eventual incorporação futura pelo Poder Concedente. A instituição futura de obrigação adicional deverá ser precedida de estudo técnico e econômico-financeiro que demonstre sua necessidade, adequação, custos, benefícios e efeitos sobre a equação econômico-financeira do Contrato, observada a Matriz de Riscos e, quando cabível, a correspondente recomposição do equilíbrio contratual.

**2.11.** Nesse Projeto Básico busca-se, portanto, o alcance à mobilidade sustentável, com a priorização do transporte coletivo, o aumento da acessibilidade ao serviço, a garantia do equilíbrio econômico/financeiro e que minimizem os custos de produção do transporte,

gerando economicidade ao passageiro e fornecendo instrumentos que facilitem a comunicação entre gestor, operadores e usuários, com uso de novas tecnologias nos procedimentos de avaliação existentes.

**2.12.** Dessa forma, o presente documento constitui-se de um Caderno de Licitação completo para concessão do serviço público de transporte coletivo de passageiros de Ponta Porã, incluindo o Edital, Projeto Básico e demais anexos necessários, contemplando sistematização das informações necessárias, com a definição do projeto operacional para concessão do serviço de transporte coletivo do Município, análise jurídica e institucional das leis e regulamentos, entre outros instrumentos vigentes adequando-os ou elaborando novas peças, se necessário, e a modelagem do processo licitatório com elaboração da documentação para concessão dos serviços.

**2.13.** O presente documento é regido pelas seguintes legislações:

a) Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 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;

b) Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

c) Lei Complementar nº 197 de 2020, que institui o Plano Diretor do Município de Ponta Porã;

d) Estatuto do Idoso (Lei Federal nº 10.741/2003) e Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei Federal nº 13.146/2015);

e) Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, que estabelece normas gerais de licitação e contratação para as Administrações Públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

f) demais legislações esparsas aplicáveis;

## 3. CONTEXTO RESUMIDO DO PROJETO

**3.1.** Atualmente, o serviço de transporte coletivo de Ponta Porã é operado de forma precária por meio de autorização, situação que não está em conformidade com a legislação municipal, que determina que o transporte coletivo só pode ser operado nesta modalidade em casos de emergência ou calamidade pública, e por período determinado. Para regularizar a situação, o Poder Público iniciou o Procedimento Administrativo que visava a contratação de uma CONCESSIONÁRIA para operar os serviços.

**3.2.** No entanto, devido à pandemia de Covid-19 e seus impactos no transporte público, a publicação do edital foi adiada várias vezes. Os dados utilizados para o planejamento do serviço, coletados entre 2018 e 2019, ficaram desatualizados, especialmente em relação à demanda de passageiros e aos custos operacionais, o que acabou gerando insegurança aos licitantes, culminando em várias sessões de licitação desertas.

**3.3.** Dessa forma, entende-se que há a necessidade de desenvolvimento de estudos específicos com o intuito de revisar e atualizar os dados utilizados na elaboração do projeto de modelagem da concessão e do processo licitatório do serviço de transporte coletivo municipal, para concessão dos serviços, contemplando a revisão dos modelos operacional, de gestão, remuneração e delegação dos serviços.

**3.4.** O sistema operante hoje conta com 12 (doze) veículos, sendo 9 (nove) da frota operante e 3 (três) reservas, atendendo 6 (seis) linhas urbanas e 1 (uma) linha rural.

**3.5.** Uma das principais dificuldades observadas no diagnóstico e relatadas pelos usuários na pesquisa de satisfação foi o número reduzido de viagens e, consequentemente, a baixa frequência, além da falta de atendimento aos domingos e feriados.

**3.6.** No âmbito da política tarifária, o sistema municipal de Ponta Porã possui gratuidade garantida por lei aos idosos a partir de 65 anos, crianças e pessoas com deficiência.

**3.7.** Ressalta-se que a demanda de referência desse Projeto Básico e do Projeto Operacional são estimativas feitas para três cenários distintos de implementação do sistema, a saber:

- **Cenário Atual (1º ano de contrato):**

  - Passageiros transportados/mês: 38.673

  - Passageiros Equivalentes/mês: 27.087

- **Cenário Transitório (2º ano de contrato):**

  - Passageiros transportados/mês: 44.474

  - Passageiros Equivalentes/mês: 31.150

- **Cenário Proposto (a partir do 3º ano de contrato):**

  - Passageiros transportados/mês: 52.209

  - Passageiros Equivalentes/mês: 36.567

## 4. BREVE CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO

**4.1.** Quinto maior município de Mato Grosso do Sul, Ponta Porã está localizada a 313 km da capital e faz limites com os municípios de Antônio João, Aral Moreira e Bela Vista, em Mato Grosso do Sul, e com Pedro Juan Caballero, no Paraguai. Ponta Porã surgiu de um antigo povoado inicialmente denominado Punta Porá, e foi elevado à categoria de município em 1912, quando deixou de ser distrito de Bela Vista, hoje município vizinho.

**4.2.** De acordo com o Censo 2022 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística **–** IBGE (2022), Ponta Porã possui 92.017 habitantes, que residem, em quase sua totalidade, na área urbana da cidade.

**4.3.** De acordo com os dados do IBGE em 2022, o salário médio mensal era de 2,2 salários-mínimos. A proporção de pessoas ocupadas em relação à população total era de 21,31%.

**4.4.** Ainda segundo o Censo IBGE, no ano de 2022 (referência mais recente), 19.609 pessoas estavam ocupadas em Ponta Porã, essa quantidade correspondente à 21,31% da população total do município. Com isso, o município ocupa a 38ª posição no ranking de pessoas ocupadas no estado de mato Grosso do Sul.

**4.5.** Ponta Porã possui o 34º maior PIB (Produto Interno Bruto) per capita do estado com R$52.713,01 em 2021 (IBGE, 2021).

**4.6.** No período analisado (IBGE, 2021), o setor de agropecuária apresentou a contribuição mais significativa ao PIB sendo de R$ 1,70 bilhões anuais, enquanto o setor de serviços (excluindo Administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social) vem na sequência, com R$1,69 bilhões anuais. Por sua vez, o setor da Administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social, aparece com aproximadamente R$645 milhões anuais, e o setor de indústrias com pouco mais de R$376 milhões por ano.

## 5. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO E CRITÉRIOS DE SELEÇÃO

**5.1.** A concessão será contratada mediante Concorrência Pública, na forma eletrônica, para delegação do Serviço Público de Transporte Coletivo Municipal de Passageiros em lote único.

**5.2.** O prazo inicial da concessão será de 15 (quinze) anos.

**5.3.** O critério de julgamento será o menor valor da Tarifa de Remuneração Unitária – TRU, observados os valores máximos de referência definidos no Edital e no Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira.

**5.4.** A habilitação dos interessados observará exclusivamente os requisitos jurídicos, fiscais, trabalhistas, técnico-operacionais e econômico-financeiros previstos no Edital, devidamente fundamentados no ETP e na Nota Técnica de Justificativa das Exigências de Qualificação.

**5.5.** As condições operacionais, quantitativos, requisitos de frota, sistemas tecnológicos, mobilização, gestão, fiscalização, indicadores de desempenho, riscos e regime de remuneração deverão ser interpretados conjuntamente com o Edital, o Projeto Operacional, o Estudo de Viabilidade Econômico-financeira, a Matriz de Riscos, o Plano de Exploração e a Minuta Contratual.

## 6. MODELO DE EXECUÇÃO DO OBJETO

**6.1.** A execução compreenderá a mobilização e disponibilização, pela CONCESSIONÁRIA, de todos os recursos necessários à operação, incluindo frota, garagem, pessoal, manutenção, bilhetagem eletrônica, Centro de Controle Operacional, GPS, comunicação, atendimento aos usuários e demais sistemas previstos nos documentos contratuais.

**6.2.** A operação deverá observar a Oferta Operacional Inicial Obrigatória constante do Projeto Operacional e as Ordens de Serviço Operacionais expedidas pelo PODER CONCEDENTE.

**6.3.** O início da operação comercial ficará condicionado à conclusão do Plano de Mobilização, vistoria e emissão do Termo de Autorização para Início da Operação.

## 7. MODELO DE GESTÃO E FISCALIZAÇÃO

**7.1.** A gestão da concessão será exercida por Gestor do Contrato, auxiliado pelos fiscais designados pelo PODER CONCEDENTE.

**7.2.** A fiscalização utilizará, entre outras fontes, os dados do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, GPS, CCO, inspeções, auditorias, pesquisas, registros de atendimento e relatórios econômico-financeiros.

**7.3.** O PODER CONCEDENTE possuirá acesso contínuo, irrestrito e auditável aos dados necessários à fiscalização da concessão.

## 8. PADRÕES MÍNIMOS DE CONFORTO, HIGIENE E CONSERVAÇÃO

**8.1.** Os veículos somente poderão permanecer em operação quando apresentarem condições adequadas de limpeza, conservação, higiene, ventilação, iluminação, segurança e conforto.

**8.2.** Para fins de fiscalização, deverão ser observados, no mínimo, os seguintes parâmetros:

a) limpeza interna diária antes do início da operação, abrangendo piso, bancos, balaústres, corrimãos, janelas, portas e áreas de circulação;

b) retirada de resíduos sempre que necessário e obrigatoriamente ao encerramento de cada jornada operacional;

c) limpeza imediata quando houver ocorrência que comprometa as condições de higiene ou salubridade do veículo;

d) lavagem externa periódica, mantendo-se carroceria, vidros, iluminação e identificação visual em condições adequadas de conservação e legibilidade;

e) inexistência de lixo acumulado, odores anormais, superfícies excessivamente sujas, resíduos líquidos ou condições capazes de comprometer o conforto ou a saúde dos usuários;

f) bancos, revestimentos, corrimãos, vidros, dispositivos de acessibilidade e demais componentes internos íntegros, firmes e em condições de uso;

g) sistemas de ventilação, abertura de janelas e demais dispositivos de circulação de ar em condições normais de funcionamento;

h) iluminação interna e externa em pleno funcionamento;

i) inexistência de infiltrações, goteiras, arestas, peças soltas ou elementos que possam causar desconforto ou risco;

j) ocupação limitada à capacidade regulamentar do veículo, conforme especificação técnica e documentação do veículo.

**8.3.** O cumprimento dos parâmetros será verificado mediante inspeções, vistorias e registros de fiscalização, podendo o veículo ser retirado temporariamente de operação quando constatada condição incompatível com os padrões mínimos estabelecidos.

## 9. BENS VINCULADOS E REVERSÍVEIS

**9.1.** Para fins da presente concessão, consideram-se bens vinculados aqueles utilizados direta ou indiretamente na prestação dos serviços, enquanto serão considerados reversíveis exclusivamente os bens indispensáveis à continuidade da prestação que estejam expressamente classificados como tais no Contrato e no Inventário de Bens Reversíveis.

**9.2.** A reversibilidade observará a natureza do bem, sua vinculação funcional ao serviço, a titularidade, a forma de aquisição, o tratamento econômico-financeiro conferido na modelagem e a existência de eventual parcela de investimento ainda não amortizada.

**9.3.** Deverão integrar o Inventário de Bens Vinculados e Reversíveis, quando aplicável:

I – instalações e equipamentos integrantes do Centro de Controle Operacional – CCO;

II – equipamentos, servidores, interfaces, bancos de dados, sistemas, licenças transferíveis e documentação técnica vinculados aos sistemas de bilhetagem eletrônica, monitoramento, GPS, controle operacional e informação aos usuários;

III – equipamentos tecnológicos embarcados cuja reversão seja expressamente prevista;

IV – bases de dados operacionais, cadastrais, de bilhetagem, de demanda, arrecadação, desempenho, localização da frota e demais informações produzidas durante a concessão;

V – instalações, equipamentos ou benfeitorias implantados em terminais, pontos de apoio ou demais imóveis públicos vinculados à concessão;

VI – demais bens que, mediante ato motivado, sejam formalmente reconhecidos como indispensáveis à continuidade dos serviços.

**9.4.** A frota de veículos, a garagem e demais bens privados da CONCESSIONÁRIA não serão automaticamente considerados reversíveis, salvo quando expressamente incluídos no Inventário de Bens Reversíveis em razão de sua forma de aquisição, tratamento econômico-financeiro ou indispensabilidade à continuidade do serviço.

**9.5.** A CONCESSIONÁRIA deverá manter atualizado o Inventário de Bens Vinculados e Reversíveis, contendo, no mínimo, identificação, localização, titularidade, valor de aquisição, data de incorporação, vida útil, depreciação, estado de conservação e condição de reversibilidade.

**9.6.** Ao término da concessão, os bens reversíveis serão transferidos ao PODER CONCEDENTE livres de ônus e em condições adequadas de funcionamento, observadas as

regras contratuais relativas à indenização de investimentos vinculados a bens reversíveis ainda não amortizados.

## 10. PROTEÇÃO DE DADOS E GOVERNANÇA DAS INFORMAÇÕES

**10.1.** A implantação e operação dos sistemas tecnológicos da concessão deverão observar integralmente a Lei Federal nº 13.709/2018 – Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais – LGPD e demais normas aplicáveis à segurança da informação.

**10.2.** A CONCESSIONÁRIA deverá adotar medidas técnicas, administrativas e organizacionais destinadas à proteção dos dados pessoais e demais informações sob sua responsabilidade contra acessos não autorizados, perda, destruição, alteração, comunicação ou qualquer forma de tratamento inadequado ou ilícito.

**10.3.** O tratamento de dados deverá limitar-se às finalidades necessárias à execução, fiscalização, planejamento e gestão do Serviço Público de Transporte Coletivo.

**10.4.** Os dados operacionais do sistema, incluindo aqueles relativos à demanda, bilhetagem, arrecadação, GPS, CCO, desempenho e planejamento da operação, deverão permanecer acessíveis ao PODER CONCEDENTE durante toda a concessão, observadas as restrições legais aplicáveis aos dados pessoais.

**10.5.** A CONCESSIONÁRIA deverá assegurar interoperabilidade, portabilidade e disponibilidade dos dados em formatos tecnicamente acessíveis, de forma a permitir sua transferência ao PODER CONCEDENTE ao término da concessão ou sempre que necessário à fiscalização.

**10.6.** Eventuais incidentes de segurança que possam acarretar risco ou dano relevante deverão ser imediatamente comunicados ao PODER CONCEDENTE, sem prejuízo das comunicações legalmente exigíveis à Autoridade Nacional de Proteção de Dados e aos titulares, quando aplicável.

## 11. CRITÉRIOS DE MEDIÇÃO E PAGAMENTO

**11.1.** A medição será realizada mensalmente e terá por base a unidade remunerável definida no Edital e na proposta vencedora, apurada mediante os sistemas oficiais de bilhetagem e controle operacional.

**11.2.** A CONCESSIONÁRIA apresentará relatório mensal contendo a memória de cálculo da remuneração e os dados necessários à sua auditoria.

**11.3.** A medição estará sujeita às glosas e demais ajustes previstos contratualmente, inclusive aqueles decorrentes do descumprimento dos critérios objetivos de prestação do serviço.

**11.4.** Eventuais divergências não impedirão o processamento da parcela incontroversa.

## 12. TARIFA DE REMUNERAÇÃO UNITÁRIA DE REFERÊNCIA

**12.1.** Com base nos resultados do Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira, a Tarifa de Remuneração Unitária Máxima de Referência de R$ 12,50 (doze reais e cinquenta centavos) por Passageiro Equivalente.

**12.1.1.** Para fins exclusivamente de apuração da remuneração contratual, a unidade "Passageiro Equivalente – PE" corresponde à quantidade de Passageiros Equivalentes aferida nas linhas urbanas.

**12.1.2.** A utilização dos Passageiros Equivalentes das linhas urbanas como unidade remunerável não restringe o objeto remunerado. A TRU constitui o preço contratual unitário destinado à remuneração da prestação integral dos serviços compreendidos na concessão, incluindo as linhas urbanas e rurais integrantes do lote único.

**12.2.** Esse valor constitui o limite máximo para apresentação das propostas comerciais no procedimento licitatório, sendo a Tarifa de Remuneração inicial do Contrato aquela correspondente ao valor efetivamente ofertado pelo Licitante vencedor.

**12.3.** Para fins desta modelagem, o Valor Estimado da Concessão de R$ 65.470.748,90 (sessenta e cinco milhões quatrocentos e setenta mil setecentos e quarenta e oito reais e noventa centavos) corresponde à receita bruta total projetada para o período de 15 (quinze) anos, composta pelas receitas tarifárias previstas, subsídios considerados na modelagem pública de referência e receitas acessórias estimadas.

**12.3.1.** O valor não corresponde à receita líquida, ao lucro, ao VPL ou ao valor de remuneração garantido à CONCESSIONÁRIA e não representa direito a faturamento mínimo.

**12.3.2.** Trata-se de grandeza estimativa utilizada para dimensionamento econômico da contratação e demais efeitos previstos no Edital.

## 13. SUBSÍDIO TARIFÁRIO ESTIMADO

**13.1.** Para fins da modelagem econômico-financeira de referência, foi considerado subsídio tarifário estimado da ordem de R$ 200.000,00 por mês, referido à data-base de julho de 2025.

**13.2.** O valor possui caráter estimativo e constitui premissa do Estudo de Viabilidade Econômico-financeira, não representando pagamento mensal fixo ou garantia autônoma de receita à Concessionária.

**13.3.** O subsídio efetivamente devido em cada período corresponderá à diferença apurada entre a remuneração contratual devida, calculada mediante a aplicação da TRU vigente sobre os Passageiros Equivalentes aferidos, e as receitas legal e contratualmente destinadas ao custeio dessa remuneração, observada a legislação municipal, a disponibilidade orçamentária e financeira e as regras do Contrato.

## 14. ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA

**14.1.** As obrigações financeiras de responsabilidade direta do Município, especialmente aquelas decorrentes da política de subsídio tarifário, deverão observar a correspondente autorização legal e disponibilidade orçamentária e financeira.

**14.2.** Para o exercício de 2026 as despesas decorrentes de eventual subsídio correrão à conta da Dotação Orçamentária 30.01.04.123.0052.2381.33.90.00.00 – fonte: 1.500.0000 ficha: 397 conforme declaração de adequação orçamentária constante do Processo Administrativo.

**14.3.** Para os exercícios subsequentes, deverão ser consignadas dotações próprias nas respectivas leis orçamentárias, observadas a legislação fiscal e a programação financeira do Município.

## 15. RESPONSÁVEIS PELA ELABORAÇÃO E APROVAÇÃO DO PROJETO BÁSICO

O presente Projeto Básico foi elaborado no âmbito dos estudos técnicos destinados à estruturação da concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo Municipal de Passageiros de Ponta Porã/MS, com apoio da consultoria técnica contratada, tendo sido analisado e validado pelos servidores municipais responsáveis pela fase preparatória da contratação.

**Responsáveis Pela Elaboração/Análise Técnica**

**Elaboração e Apoio Técnico**

O presente documento foi elaborado e revisado com apoio técnico da empresa especializada EGL Engenharia e Consultoria, responsável pela estruturação e consolidação dos estudos e documentos técnicos da concessão, conforme informações e documentos encaminhados por meio do Ofício EGL nº 093/2026, juntado ao Processo Administrativo nº 9.200/2026.

**Análise, Conferência e Validação Técnica**

A análise, a conferência e a validação técnica do presente documento serão realizadas pela Comissão Técnica Multidisciplinar instituída pela Portaria nº 334, de 14 de setembro de 2026, composta pelos seguintes servidores:

Presidente:

Nome: Carlos Nóbrega de Freitas, Matrícula: 4103

Membros titulares:

Nome: Carlos Manoel Velilha Junior, Matrícula: 652211

Nome: Alexandro Alves de Lima, Matrícula: 3061

Membros suplentes:

Nome: Adrielle Rompatto da Silva, Matrícula: 11915

Nome: Luciana Verônica Agostini, Matrícula: 6885

Nome: Vanesa Aiala de Oliveira Crespo, Matrícula: 3232

**Aprovação da Autoridade Competente**

Após a análise e validação pela Comissão Técnica Multidisciplinar, o presente documento será submetido à aprovação da autoridade competente da unidade demandante:

Fabricio da Costa Cervieri, Secretário Municipal de Fazenda e Planejamento

Órgão: Secretaria Municipal de Fazenda e Planejamento

**Apêndice I – Relação Referencial de Bens Vinculados e Reversíveis**

A presente relação (Quadro) possui caráter referencial e deverá ser atualizada ao longo da concessão mediante Inventário de Bens Vinculados e Reversíveis mantido pela CONCESSIONÁRIA e validado pelo PODER CONCEDENTE.

A inclusão de determinado bem como vinculado não implica, por si só, sua reversibilidade. A reversibilidade decorrerá de classificação expressa, considerando indispensabilidade à continuidade do serviço, titularidade, forma de aquisição, tratamento econômico-financeiro e demais condições previstas no Contrato.

O Inventário definitivo deverá conter, para cada bem:

a) número de identificação;
b) descrição;
c) localização;
d) titularidade;
e) data de aquisição/incorporação;
f) valor de aquisição;
g) vida útil;
h) depreciação acumulada;
i) valor contábil residual, quando aplicável;
j) estado de conservação;
k) classificação como vinculado;
l) classificação quanto à reversibilidade;
m) fundamento da reversibilidade;
n) existência de ônus;
o) condição de transferência ao término da concessão.

O Inventário deverá ser atualizado sempre que houver aquisição, substituição, baixa, alienação ou alteração relevante de bem vinculado à concessão e, no mínimo, anualmente.

A classificação definitiva dos bens para fins de reversão será consolidada previamente ao encerramento contratual, mediante procedimento de vistoria e conferência pelo PODER CONCEDENTE.

## Quadro Referencial de Bens Vinculados e Reversíveis

| Grupo | Bem/ativo | Reversível em regra? | Observação |
|---|---|---|---|
| CCO | Servidores e equipamentos centrais | Sim, quando indispensáveis | Conforme inventário |
| | Estações de trabalho específicas | Conforme análise | Se essenciais à continuidade |
| Bilhetagem | Servidores centrais | Sim | Quando necessários à continuidade |
| | Banco de dados e cadastros | Sim | Reversão/transferência obrigatória |
| | Validadores embarcados | Condicional | Conforme titularidade e inventário |
| GPS/AVL | Plataforma e banco de dados operacional | Sim | Dados obrigatoriamente transferíveis |
| | Equipamentos embarcados | Condicional | Conforme inventário |
| CFTV | Banco de dados e registros exigíveis | Sim quanto aos dados | Respeitada LGPD |
| | Câmeras embarcadas | Condicional | Dependente da classificação |
| Sistemas | Licenças transferíveis | Sim, quando transferíveis e necessárias | Observar contrato de licenciamento |
| | Código, interfaces e documentação técnica | Conforme direitos existentes | Garantir continuidade/interoperabilidade |
| Dados | Dados de demanda e bilhetagem | Sim | Transferência obrigatória |
| | Dados de arrecadação | Sim | Transferência obrigatória |
| | Dados de GPS e operação | Sim | Transferência obrigatória |
| | Indicadores de desempenho | Sim | Transferência obrigatória |
| Infraestrutura pública | Benfeitorias em terminais/pontos públicos | Sim, quando incorporadas ao imóvel público | Conforme inventário |
| Garagem privada | Imóvel e benfeitorias próprias | Não, em regra | Salvo disposição expressa |
| Frota | Ônibus urbanos e rurais | Não, em regra | Salvo previsão expressa |
| Veículos de apoio | Veículos administrativos/manutenção | Não | Patrimônio privado |
| Ferramental | Ferramentas e equipamentos de oficina | Não, em regra | Salvo indispensabilidade reconhecida |
| Mobiliário administrativo | Mesas, cadeiras etc. | Não | Patrimônio privado |

# TERMO DE APROVAÇÃO DO PROJETO BÁSICO PELA COMISSÃO

**CONCORRÊNCIA PÚBLICA ELETRÔNICA Nº 09/2026**

**PROCESSO ADMINISTRATIVO N° 9200/2026**

Ato de designação da Comissão: 334, de 14 de setembro de 2026.

## 1 - IDENTIFICAÇÃO DO OBJETO:

Análise e aprovação do Projeto Básico, identificado como “ANEXO I - PROJETO BÁSICO”, para a concessão da prestação do serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros no Município de Ponta Porã, Estado de Mato Grosso do Sul. O documento contempla, entre outros aspectos, a organização e a modernização do serviço e da frota, a operação e os recursos tecnológicos associados ao sistema de transporte.

## 2 – DELIBERAÇÃO:

A Comissão abaixo identificada, designada pelo ato indicado neste termo, registra que examinou o Projeto Básico juntado ao processo e, no âmbito de suas atribuições, APROVA o documento para subsidiar o prosseguimento da fase preparatória e a elaboração dos instrumentos da contratação, observada a legislação aplicável às concessões de serviços públicos.

A presente aprovação refere-se ao Projeto Básico identificado acima e não substitui os atos de autorização da autoridade competente nem as manifestações técnicas, orçamentárias e jurídicas exigíveis nas etapas próprias do processo.

## 3 - ENCAMINHAMENTO

Encaminhe-se o processo à unidade competente para prosseguimento, com a juntada deste termo e do Projeto Básico aprovado

Ponta Porã, 16 de novembro de 2026.

**Carlos Nóbrega de Freitas**
Presidente
Matrícula: 4103

**Carlos Manoel Velilha Junior**
Membro titular
Matrícula: 652211

Documento assinado digitalmente
gov.br ALEX SANDRO ALVES DE LIMA
Data: 17/11/2026 11:32:15-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

**Alex Sandro Alves de Lima**
Membro titular
Matrícula: 3061

## APROVAÇÃO DA AUTORIDADE COMPETENTE

Considerando a aprovação da Comissão registrada neste termo, na qualidade de autoridade competente, **APROVO** o Projeto Básico identificado e **AUTORIZO** o prosseguimento do processo de contratação, observadas as ressalvas ou condicionantes registradas neste termo.

Ponta Porã, 16 de novembro de 2026.

**Fabricio da Costa Cervieri**
Secretário Municipal de Fazenda e Planejamento