

AGÊNCIA DE ASSUNTOS METROPOLITANOS DO PARANÁ - AMEP

EDITAL E MODELO DE SELEÇÃO PARA DELEGAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA, MATERIAL RODANTE SOBRE PNEUS

04. ANEXO IV - TERMO DE REFERÊNCIA

CURITIBA

JULHO/2026

1. OBJETO

- 1.1. O presente Termo de Referência (TR) tem por objetivo definir os critérios, detalhes técnicos e requisitos mínimos para realização de **LICITAÇÃO** pública visando a **CONCESSÃO** do **SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA - STPP/RMC** de objeto rodante sobre pneus, dividida em 04 (quatro) **LOTES** distintos, delimitados geograficamente, denominados de **LOTE 01 a 04**, com finalidade de atender às necessidades atuais e futuras de deslocamento da população atendida, que seguirá as disposições contidas neste termo e demais **ANEXOS** e **APÊNDICES** do **EDITAL**, envolvendo:
- 1.1.1. Operação dos serviços com características metropolitanas;
 - 1.1.2. Operação de cobrança de tarifas e de controle de acesso das pessoas com isenção total e parcial, previstas em lei, nas bilheterias das Estações Tubo e Terminais;
 - 1.1.3. Operação de cobrança de tarifas e de controle de acesso das pessoas com isenção total e parcial, previstas em lei, no interior dos veículos;
 - 1.1.4. Operação dos serviços de emissão, de cadastramento, de comercialização e de controle sobre a venda antecipada de tarifas, seja por meio de créditos eletrônicos/passes, bilhetes, cartões, vale transporte e outros meios existentes que vierem a existir;
 - 1.1.5. Operação dos serviços de atendimento e informações aos usuários, conforme o APÊNDICE ITS, do **EDITAL**;
 - 1.1.6. O fornecimento, a implantação, a manutenção, a renovação e atualização tecnológica de Sistema de Bilhetagem Eletrônica, conforme especificações técnicas contidas no APÊNDICE ITS, do **EDITAL**.
 - 1.1.7. O fornecimento, a implantação, a manutenção, a renovação e a atualização tecnológica de Solução de Wi-Fi nos veículos (ônibus), conforme especificações

Página 2 de 69

técnicas contidas no APÊNDICE ESPECIFICAÇÕES BÁSICAS DE WIFI, do **EDITAL**.

1.1.8. Demais serviços inerentes e necessários ao atendimento do objeto deste Termo de Referência.

2. JUSTIFICATIVA

2.1. Não há dúvidas de que o transporte coletivo público necessita de imperativa priorização ao transporte individual, premissa reforçada pelo histórico recente decorrente de política de âmbito nacional. O transporte coletivo público traz diversas melhorias à sociedade, dentre elas, pode-se citar:

2.1.1. Redução e melhoria no tráfego facilitando o deslocamento entre os municípios e regiões;

2.1.2. Aumento do acesso à educação, ao trabalho e à saúde, especialmente dos mais vulneráveis;

2.1.3. Maior dinamismo comercial entre os municípios gerando desenvolvimento econômico e impactando o emprego e a renda;

2.1.4. Redução nas emissões de carbono alinhado às metas nacionais do Planares.

2.2. Neste contexto, o presente **ANEXO** representa Ato de Justificativa da conveniência da **CONCESSÃO** do **SERVIÇO PÚBLICO REGULAR DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DE CARACTERÍSTICA URBANA DA REGIÃO METROPOLITANA DO MUNICÍPIO DE CURITIBA**.

2.3. Em argumentação precípua, a presente **LICITAÇÃO** se justifica, sob o ponto de vista do atendimento aos requisitos legais, pois até a presente data, o **SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA** é exercido de forma precária, sem nunca

Página 3 de 69

ter ocorrido a **LICITAÇÃO** do sistema nem ter um **CONTRATO** entre o **PODER CONCEDENTE** com as empresas operadoras, ou seja, a região é atendida por **LINHAS** de ônibus cujos **CONTRATOS** não foram oriundos de um processo licitatório. Ainda, sob o ponto de vista da necessidade de melhoria contínua na prestação dos serviços públicos e de prover a **REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA** de serviço de transporte público coletivo eficiente e eficaz pelas razões que passa a expor.

- 2.4. Sendo assim, necessário contextualizar que a Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná - AMEP¹ é uma Autarquia vinculada à Secretaria de Estado das Cidades, do Governo do Estado do Paraná, com autonomia técnica e administrativa, que tem por competência básica a promoção, elaboração, aprovação, cumprimento e controle do planejamento integrado dos 29 municípios na Região, abrangendo as áreas que envolvem o transporte coletivo, o desenvolvimento urbano integrado, serviços públicos de interesse comum, com base em diretrizes técnicas e a legislação vigente.
- 2.5. Dentro deste escopo, importante destacar que a **AMEP** tem como competência autorizar e delegar a terceiros, por meio de **CONCESSÃO**, a prestação e a exploração de Serviços Públicos de Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros no Estado do Paraná, conforme disposto na Lei Complementar nº 153 de 2013².

¹ Destaca-se que, deste 1º de janeiro de 2023, criou-se, por meio da Lei nº 21.353, de 2023, a Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná – **AMEP**, entidade autárquica, vinculada à Secretaria de Estado das Cidades, dotada de personalidade jurídica de direito público, com o objetivo de promover, implementar e monitorar a política estadual de desenvolvimento urbano, aprimorando a ação executiva do Estado do Paraná nos assuntos metropolitanos, considerados os elementos inerentes estabelecidos em legislação específica (art. 1º), ficando extinta a COMEC.

² **Lei Complementar 153 - 10 de janeiro de 2013**

Art. 1º O transporte coletivo público intermunicipal de passageiros do Estado do Paraná, como serviço público, terá sua organização, gerenciamento e planejamento providos pela Administração Pública Estadual.

§ 1º No âmbito da Administração Pública Estadual, as competências para delegação do serviço de transporte coletivo público intermunicipal de passageiros de linhas rodoviárias e metropolitanas do interior, bem como as funções fiscalizatórias, de planejamento e de gestão do mesmo serviço serão exercidas pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná – DER/PR.

§ 2º No âmbito da Administração Pública Estadual, as competências para delegação do serviço de transporte coletivo público intermunicipal de passageiros entre os Municípios de Adrianópolis, Agudos do Sul, Almirante Tamandaré, Araucária, Balsa Nova, Bocaiúva do Sul, Campina Grande do Sul, Campo do Tenente, Campo Largo, Campo Magro, Cerro Azul, Colombo, Contenda,

- 2.6. Concomitante a isto, a **AMEP** tem sido constantemente confrontada a agir no sentido que propor soluções aos usuários do Transporte Coletivo da **REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA**. De extrema relevância reforçar que este serviço de transporte coletivo metropolitano é realizado em caráter de permissão precária, ou seja, que demanda ser licitado e, em paralelo às ações de seu gerenciamento, estão acontecendo os trabalhos para lograr tal êxito, conforme descreve-se na sequência.
- 2.7. É reconhecida e indiscutível a complexidade de operação de um Sistema de Transporte Coletivo Metropolitano de Passageiros, com aproximadamente 900 (novecentos) ônibus e a decorrente dificuldade logística e operacional em prover esse serviço essencial que transporta em torno de 400.000 usuários diariamente, integrando municípios com realidade específica, que envolve diferentes características e abrangências geográficas, questões sociais e econômicas, infraestrutura disponível, formato do serviço de transporte coletivo, dentre inúmeras questões. Assim, não é possível estabelecer regras/normas gerais que funcionem e tragam resultados semelhantes para todos.
- 2.8. Nota-se, com isso, que o Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, é um organismo “vivo” e complexo cuja gestão requer permanentes adequações às circunstâncias urbanas. Imaginar a estrutura do sistema de transporte de maneira isolada sem as interações com outros aspectos da urbe é possível apenas sob o ponto de vista teórico.

Curitiba, Doutor Ulysses, Fazenda Rio Grande, Itaperuçu, Lapa, Mandirituba, Piên, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, Quitandinha, Rio Branco do Sul, Rio Negro, São José dos Pinhais, Tijucas do Sul, Tunas do Paraná, da Região Metropolitana de Curitiba, bem como as funções fiscalizatórias, de planejamento e de gestão do mesmo serviço serão exercidas pela Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba - COMEC, criada pela Lei Estadual nº 6.517, de 02 de janeiro de 1974.

§ 3º No exercício das competências referidas no parágrafo anterior, fica a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – COMEC autorizada a celebrar convênios e/ou consórcios públicos com o Município de Curitiba e os entes de sua administração direta e indireta, bem como com os demais municípios da Região Metropolitana de Curitiba, para integração de sistemas de transporte coletivo de passageiros e para delegação do exercício da fiscalização e gestão do serviço de transporte intermunicipal metropolitano.

§ 4º Fica o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná – DER/PR autorizado a delegar o serviço de transporte coletivo público intermunicipal de passageiros nos Municípios da Região Metropolitana referidos no § 2º, que tenham ligação com os demais Municípios do Paraná, mediante autorização da Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – COMEC.

Página 5 de 69

- 2.9. Ao longo dos anos, com a formação da **REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA - RMC**, onde, embora a competência constitucional do transporte coletivo urbano seja dos próprios Municípios, o serviço metropolitano sob a gestão da **AMEP** realiza o serviço municipal em 16 das 19 cidades atendidas, ou seja, o transporte coletivo urbano é realizado pelo transporte coletivo metropolitano, gerenciado pela **AMEP**. Somente três desses municípios, mais a Capital, contemplam **LICITAÇÃO** do atendimento urbano, quais sejam: Araucária, Campo Largo e São José dos Pinhais.
- 2.10. Um atendimento que foi concebido e estabelecido nesse formato, ao longo das décadas, serviço esse que possibilita a integração metropolitana que resultou na formação e estabelecimento dos municípios e, principalmente da Capital. Certamente Curitiba não teria seu atual desenho se não houvesse a integração metropolitana mediante o pagamento de apenas uma tarifa.
- 2.11. Certamente a **RMC** se configura como uma das estruturas urbanas mais importantes do Estado, com 3.742.171 habitantes de pessoas residindo nelas, de acordo com dados preliminares do Censo 2022 divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no final do ano passado³. Esses mesmos dados divulgados apontam que, em todo Estado do Paraná, há 11,8 milhões de habitantes⁴, ou seja, a população da **RMC** corresponde a aproximadamente 31,7% do total dos residentes no Paraná.
- 2.12. Diante desta complexidade, essa atividade deverá ser delegada por **CONCESSÃO** a entes particulares que possuam experiência comprovada na área, o que possibilita a implantação do Sistema sem maiores transtornos e prejuízos à população e com maiores garantias de qualidade no resultado dos serviços prestados.

³ <https://www.aen.pr.gov.br/Noticia/Em-12-anos-Regiao-Metropolitana-de-Curitiba-ganha-523-mil-novos-habitantes>

⁴ <https://www.aen.pr.gov.br/Noticia/Censo-aponta-crescimento-populacional-em-62-dos-municipios-paranaenses>

- 2.13. A Constituição Federal - CF de 1988 previu, em seu artigo 175, que cabe ao Poder Público, diretamente, ou mediante **CONCESSÃO** e/ou permissão, a prestação de serviços públicos. As competências para a prestação dos diversos serviços públicos encontram-se, como regra, inseridas na CF de 1988 na medida em que, convencionalmente, pode-se conceituar o serviço público como atividade que foi retirada, pela Constituição ou pela lei, do regime de total liberdade de iniciativa para inseri-la em um regime total ou parcialmente de direito público.
- 2.14. No que diz respeito ao serviço público de transporte, a Constituição Federal estabeleceu expressamente competências para a União Federal e para os municípios, respectivamente no artigo 21, inciso XII, alíneas “d” e “e”, e no artigo 30, inciso V. Entretanto, a Constituição ainda atribuiu aos Estados competência residual, isto é, competência para atuações em todas as áreas que não lhe foram vedadas. Assim, entende-se que o Estado do Paraná poderá delegar, mediante **CONCESSÃO** ou permissão, o serviço de transportes de sua competência, como é o caso do metropolitano intermunicipal, com característica urbana, aqui em pauta.
- 2.15. Conforme preceitua nossa Carta Magna, em seu artigo art. 25, “*os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.*”, sendo que o § 3º nos ensina que “*os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum*”.
- 2.16. Em que pese ser de competência dos Municípios “*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*” (Art. 30, V da CF/88), o Estado atua com competência residual.

- 2.17. O arranjo parece óbvio e plausível, a constituição deixou claro quem deveria fazer a gerência dos sistemas intermunicipais de características urbanas, o transporte metropolitano. Em um país onde os centros urbanos tiveram um acelerado crescimento populacional nas últimas décadas, diversas famílias foram morar em “cidades dormitório”, e passaram a se deslocar diariamente para outras cidades em busca de trabalho ou estudo, dependendo assim, do chamado transporte metropolitano.
- 2.18. Esse deslocamento, mesmo sendo intermunicipal (competência dos estados), tem frequência, demanda e movimentação diária de características urbanas.
- 2.19. Tal situação exige dos gestores públicos esforços conjuntos, sendo este um dos fatores que vai ao encontro da já determinada gestão interfederativa do transporte coletivo enquanto função pública de interesse comum.
- 2.20. Com o intuito de sanar um pouco esta dicotomia, o Governo do Estado promulgou a Lei Estadual nº 21.311, de 16 de dezembro de 2022 (lei que criou o Conselho de Transporte Coletivo da **REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA**), disciplinando em seu artigo 3º o seguinte:

“Art. 3º. É considerado metropolitano, para os efeitos desta Lei, o transporte coletivo de passageiros executado entre dois ou mais municípios, por vias federais, estaduais ou municipais, no âmbito das regiões metropolitanas do Estado.

§ 1º Constituem serviços de transporte metropolitano, ainda:

I - LINHAS intermunicipais que operam mercados metropolitanos por um ou mais itinerários ou variantes, com um ou mais terminais na origem e destino da concessão, dentro das regiões metropolitanas;

II - LINHAS entre municípios pertencentes a aglomerações urbanas;

III - LINHAS de integração, tanto modal como intermodal com função intermunicipal;

IV - serviços ou rotas intermunicipais contratados por entidades públicas ou privadas para seus empregados, servidores ou alunos.

§ 2º Não estão sujeitos às disposições desta Lei os serviços de transporte coletivo metropolitano de passageiros, executados por entidades públicas ou privadas sem fins lucrativos.”

- 2.21. O texto da legislação estadual retrata de forma clara e objetiva quanto a responsabilidade do Estado em manter organizado bem como prestar serviços públicos de transporte coletivo metropolitano, o qual possui caráter essencial.
- 2.22. Lembra-se, também, a necessidade do estabelecimento da governança interfederativa, disciplinada na Lei Federal nº 13.089, de 2015, mais precisamente sobre o Estatuto da Metrópole, e em especial o disposto em seus artigos 6º a 12 que tratam da responsabilidade e da gestão para a promoção do desenvolvimento urbano integrado ser um processo compartilhado entre os entes municipais que englobaram a região metropolitana. Para tanto, esta **AMEP** tem se esforçado para lograr êxito na tão complexa atividade de agremiação dos municípios, para que possam efetivamente participar da gestão do serviço, sobretudo do serviço municipal que tem sido realizado exclusivamente pelo órgão estadual, excedendo, portanto, sua competência.
- 2.23. Destaca-se, ainda, a Lei Federal nº 12.587/12, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade, em seu artigo 4º, inciso XI, conceitua o transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano como sendo o serviço de transporte público coletivo entre municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos, tendo como objetivo a melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade.
- 2.24. Isto porque, o transporte intermunicipal é considerado serviço público e desta forma o disposto no art. 175 da Constituição Federal, que obriga ao Poder Público, no caso o Estado do Paraná, a prestar o serviço diretamente ou delegá-lo a iniciativa privada por meio de **LICITAÇÃO**, *in verbis* “*incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de LICITAÇÃO, a prestação de serviços públicos*”.
- 2.25. Por sua vez, a “Lei das Concessões e Permissões”, Lei Federal nº 8.987, de 1995, em seu artigo 5º, estabelece que “*O PODER CONCEDENTE publicará,*

previamente ao EDITAL de LICITAÇÃO, ato justificando a conveniência da concessão ou permissão, caracterizando seu objeto, área e prazo.”

- 2.26. Desta forma, não resta dúvida sobre a necessidade de **LICITAÇÃO** para o transporte público coletivo da **REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA** e da competência do Estado do Paraná para executá-la.
- 2.27. A responsabilidade do Poder Público nas ações de planejamento e operação do sistema de transporte coletivo cresce na mesma proporção em que os anseios dos usuários sejam adequadamente atendidos. Vale dizer que a perda de usuários para o transporte individual reduz a mobilidade dos cidadãos, prejudica o meio ambiente e afeta a capacidade produtiva da população, gerando transtornos para todo o sistema metropolitano.
- 2.28. É difícil circular por um sistema desorganizado, mais ainda, é difícil fomentar o orgulho da população metropolitana pelo seu serviço de transporte, como o é, o de lhe dar uma melhor condição de cidadania – o mais significativo dos objetivos a serem alcançados.
- 2.29. É nesse sentido que a rede de transporte deve ser formulada, sendo fundamental no seu desenvolvimento considerar, portanto, as seguintes premissas básicas:
- 2.30. A **dignidade no transporte**, empreendendo ações que permitam instituir um serviço que faça a população se sentir bem ao utilizá-lo, ou mesmo não o fazendo, tenha confiança na sua disponibilidade;
- 2.31. A **qualidade do serviço** em todos os seus atributos, de forma a proporcionar as condições para a dignidade no transporte, mediante um padrão adequado de operação, de tecnologia e de atendimento;
- 2.32. A **imagem positiva do serviço** refletida pela qualidade, inclusive associada aos aspectos tecnológicos, permitindo que o transporte coletivo tenha uma imagem no imaginário coletivo como um serviço que funciona bem;

- 2.33. A **manutenção da participação do modo coletivo** na matriz de deslocamentos, com base na sua boa imagem, afirmando-se assim como a forma preferencial de se deslocar nas cidades, reduzindo, por sua vez, a participação do transporte individual;
- 2.34. A **melhor qualidade de vida urbana**, traduzida pelos deslocamentos preferencialmente por meios coletivos, que tornam as cidades mais saudáveis. E cidades mais saudáveis, tornam a vida das pessoas mais digna.
- 2.35. Assim, para buscar o atendimento a todos estes objetivos, imperativo se faz a Administração Pública realizar procedimento licitatório para **CONCESSÃO** do serviço de transporte coletivo metropolitano, seguindo a tendência universal de uma Administração Pública Gerencial, ou seja, aquela responsável pelo planejamento e fiscalização das atividades, buscando parceiros privados para execução das atividades que possam atender ao interesse público.
- 2.36. Atualmente, através da precariedade da operação, o Sistema de transporte Coletivo de passageiros da **REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA** abrange 19 dos 29 municípios da Região Metropolitana, tendo 15 deles acesso à Rede Integrada de Transportes - RIT, mediante o pagamento de apenas uma tarifa, que é atendido nos dias atuais⁵ por uma **FROTA TOTAL** de 835 veículos (759 operantes e 76 reservas), sendo mais de 960 aptos para operação, com uma quilometragem em março de 4.507.740 quilômetros, sendo 4.237.275 quilômetros operacionais e 270.464 quilômetros improdutivos, transportando 6.457.529 usuários, sendo que 5.768.170 são usuários equivalentes (pagantes).
- 2.37. Pretende-se, com a **CONCESSÃO** do serviço via processo licitatório, a atendimento aos deslocamentos intermunicipais de todos os municípios, isto é, os municípios de Adrianópolis, Agudos do Sul, Almirante Tamandaré, Araucária, Balsa Nova, Bocaiúva do Sul, Campina Grande do Sul, Campo do Tenente,

⁵ Mês de referência: março/2023.

Campo Largo, Campo Magro, Cerro Azul, Colombo, Contenda, Curitiba, Doutor Ulysses, Fazenda Rio Grande, Itaperuçu, Lapa, Mandirituba, Piên, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, Quitandinha, Rio Branco do Sul, Rio Negro, São José dos Pinhais, Tijucas do Sul, Tunas do Paraná, sendo estes os municípios que compõe a da **REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA**, conforme disposto na Lei Complementar nº 153, de 2013.

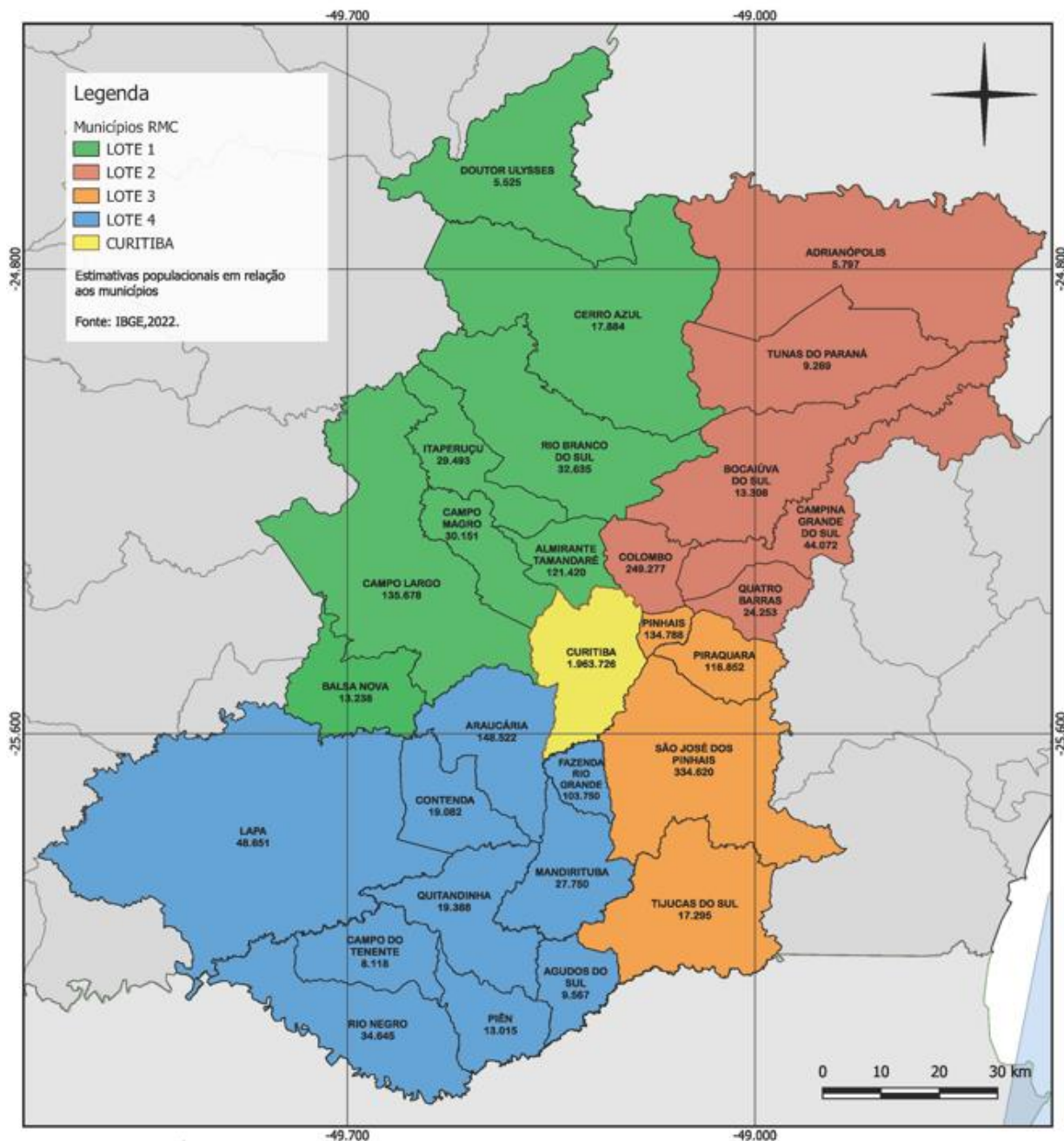
- 2.38. Atualmente o sistema de transporte coletivo de passageiros da **REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA** é operado por 18 empresas associadas, contudo, como já dito, nunca existiu um **CONTRATO** formal para a exploração dos serviços. O serviço é executado de forma precária, mantendo a prestação mínima dos serviços de transporte público até a sua **LICITAÇÃO**.
- 2.39. Portanto, para atender a legislação federal, o Estado do Paraná, por meio da Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná, irá conceder o sistema através do processo licitatório. Por **CONCESSÃO** dos serviços públicos se entende “*a delegação de sua prestação, feita pelo **PODER CONCEDENTE**, mediante **LICITAÇÃO**, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado*” (art. 2º, II da Lei nº 8.987, de 1995).
- 2.40. A **CONCESSÃO** do sistema de transporte coletivo da **REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA** é justificada, ainda, pelo artigo 14 da citada Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe:
- “Art. 14. Toda Concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será objeto de prévia **LICITAÇÃO**, nos termos da legislação própria e com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.”*
- 2.41. A delegação dos serviços deverá se dar mediante **CONCESSÃO** com prazo determinado, a fim de garantir mais estabilidade na prestação do serviço e maior segurança para o operador. Como o serviço regular tem características próprias no que se referem ao montante de investimentos necessários para operação,

requerendo aporte de capital na aquisição de veículos, instalação de garagens, imobilização em almoxarifado, manutenção de pontos de apoio e agências, sistemas de monitoramento e bilhetagem, possibilitando o retorno de investimento de forma a viabilizar o equilíbrio econômico-financeiro do serviço.

- 2.42. Contudo, poderá haver a possibilidade de prorrogação do prazo inicial estipulado para o **CONTRATO**. A prorrogação é um instrumento que pode ser usado no caso de o Sistema operar de forma eficiente e com qualidade comprovadamente satisfatória aos usuários do sistema. Neste caso, não seriam necessários os investimentos para as custas de realização de uma nova **LICITAÇÃO**, possibilitando a troca da licitante vencedora para a realização do serviço, e podendo causar transtornos, especialmente no período de transição entre as licitantes na execução do serviço.
- 2.43. Ressalta-se que a operação será realizada por ônibus e o serviço será organizado em áreas de operação com **LINHAS** já estabelecidas (cuja exploração se apresenta como serviço mínimo necessário) e futuras alterações e expansões que se fizerem necessárias ao longo da execução da **CONCESSÃO**, a fim de atender as demandas das respectivas populações. Desta forma, será possível o **PODER CONCEDENTE**, em conjunto com os operadores, promover as adequações necessárias em suas respectivas áreas, de modo a melhor ajustar a oferta à demanda.
- 2.44. Nos estudos preparatórios à **LICITAÇÃO**, notou-se que o denominado **SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA – STPP/RMC** é um importante ponto de convergência do sistema viário e de mobilidade, pois, além dos grandes eixos rodoviários, o **STPP/RMC** exerce importante papel na configuração atual da malha urbana/metropolitana e em seu processo de expansão e dinamismo, sendo responsável por intensa mobilidade urbana de moradores de grande parte da metrópole que se tornou a Capital.

- 2.45. Com isso, concluiu-se que o **STPP/RMC** será um sistema tronco-alimentado de âmbito intermunicipal, totalmente integrado física, operacional e em termos de tarifas, através de terminais e com tarifa única, realizando ligações entre os 29 municípios conurbados que integram a Grande Curitiba.
- 2.46. Assim, a pretendida **LICITAÇÃO** tem como objetivo contratar com a iniciativa privada a **CONCESSÃO** para prestação e exploração dos serviços de transporte público coletivo de passageiros. A **CONCESSÃO** será feita em quatro **LOTES** que englobam toda a área da **REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA** e inclui as **LINHAS** do serviço definidas no respectivo **EDITAL** de **LICITAÇÃO**, bem como aquelas que porventura venham a ser criadas, substituídas, alteradas, incorporadas ou suprimidas, durante a **CONCESSÃO**.
- 2.47. Examinando a legislação federal relacionada às questões da **CONCESSÃO** e da **LICITAÇÃO** de serviços públicos, constata-se que em nenhuma parte existe qualquer tipo de orientação e/ou limitação quanto a definição do(s) **LOTE(s)** operacional(is). Tanto na Lei nº 8.666, de 1993, que institui normas para a licitações e **CONTRATOS** da administração pública, quanto a Lei nº 14.133, de 2021, a “nova” lei de licitações e **CONTRATOS** administrativos ou, ainda, na Lei nº 8.987, de 1995, que dispõe sobre o regime de **CONCESSÃO** e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da CF de 88, não estabelecem referência a caracterização de **LOTES** operacionais.
- 2.48. De mesma forma, ao estudar a legislação do Estado do Paraná atinente ao assunto, a Lei nº 15.608, de 2007, Decreto nº 4.993, de 2016 e Decreto nº 10.086, de 2022, não há um regramento determinado a ser seguido em atenção a quantidade de **LOTES** numa **CONCESSÃO** de serviços públicos.
- 2.49. Existe, assim, uma variedade considerável de abordagens adotadas para a definição da quantidade de **LOTES** operacionais. Essa situação decorre principalmente da localização geográfica, pluralidade dos sistemas de transporte público coletivo por ônibus resultante das características particulares de cada região metropolitana coadunado com as especificidades que cada município que a compõe.
- 2.50. Desta feita, chegou-se para definição dos **LOTES**, levando em consideração as áreas de atendimento das **LINHAS** que compreendem o serviço público a ser licitado, sendo o seguinte cenário:

REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA



2.50.1. No **LOTE 1**, encontram-se as **LINHAS** que atendem aos municípios de Almirante Tamandaré, Balsa Nova, Campo Magro, Campo Largo, Cerro Azul, Doutor Ulysses, Itaperuçu e Rio Branco do Sul;

Página 15 de 69

- 2.50.2. No **LOTE 2**, encontram-se as **LINHAS** que atendem aos municípios de Adrianópolis, Bocaiúva do Sul, Colombo, Campina Grande do Sul, Quatro Barras e Tunas do Paraná;
- 2.50.3. No **LOTE 3**, encontram-se as **LINHAS** que atendem aos municípios de Pinhais, Piraquara, São José dos Pinhais e Tijucas do Sul;
- 2.50.4. No **LOTE 4**, encontram-se as **LINHAS** que atendem aos municípios de Agudos do Sul, Araucária, Campo do Tenente, Contenda, Lapa, Fazenda Rio Grande, Mandirituba, Piên, Quitandinha e Rio Negro.
- 2.51. As empresas vencedoras da **LICITAÇÃO** deverão possibilitar a integração operacional e tarifária dos serviços nos termos a serem definidos pelas normas da Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná - **AMEP** e legislação pertinente, garantindo o equilíbrio econômico-financeiro dos **CONTRATOS**.
- 2.52. Resta claro que, com a integração, a empresa vencedora da **LICITAÇÃO** deverá incorporar sistemas de bilhetagem eletrônica e tecnologia embarcada que possibilitem a interoperabilidade, o controle do fluxo de passageiros e toda operação do sistema, e ainda que, de acordo com a Lei Federal nº 8.987/95 (art. 6º), a empresa vencedora da concorrência será obrigada a adotar na prestação do serviço tecnologia adequada e a empregar equipamentos, instalações e métodos operativos que garantam níveis de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, cortesia e modicidade tarifária.
- 2.53. Assim, o **SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA - SBE** deverá ter instalação de validadores nos veículos e demais equipamentos de apoio nas garagens, visando permitir o pagamento da tarifa e o controle de acesso do passageiro por meio de cartão inteligente.
- 2.54. A modernização da frota operante do **STPP/RMC** estabelece a exigência transversal de que parte dos novos veículos sejam equipados com sistema de ar-condicionado no cenário base, bem como para fins de renovação de frota, a

exigência aplicar-se-á a todos os veículos novos. Mais do que uma deliberação discricionária visando ao conforto, trata-se de uma diretriz ancorada em premissas institucionais e regras federais de financiamento.

- 2.55. Sob a ótica da prestação do serviço público essencial, a climatização atua também como ferramenta estratégica de atratividade e sustentabilidade do sistema a longo prazo. O transporte coletivo enfrenta uma crise decorrente de transformações sociais e do forte incentivo ao transporte individual motorizado, cenário agravado pelo fato de a capital e a região metropolitana possuírem, proporcionalmente, um dos maiores índices de veículos por habitante do país. Reverter ou mitigar este quadro exige da Gestão Pública ações concretas de melhoria da experiência do usuário, sob o risco de a inércia administrativa provocar o esvaziamento do sistema e gerar consequências financeiras e operacionais indesejadas para o **PODER CONCEDENTE** e para a sociedade.
- 2.56. Soma-se a essa obrigação legal o alinhamento do projeto licitatório às diretrizes nacionais de fomento geridas pelo Ministério das Cidades, por meio do Programa de Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo Urbano (Refrota), integrado ao Novo PAC, o Governo Federal passou a exigir o ar-condicionado como item obrigatório de fábrica para o financiamento de ônibus novos com recursos do FGTS. Assim, para que o sistema metropolitano possa acessar essas linhas de crédito e garantir taxas competitivas na aquisição dos veículos, sejam eles a diesel Euro 6 ou de novas matrizes energéticas, é imperativo que o edital espelhe integralmente tal exigência tecnológica.
- 2.57. O Poder Concedente reconhece e precifica os impactos diretos decorrentes desta qualificação tecnológica. A inclusão do ar-condicionado projeta um aumento de mais de 20% no custo de aquisição por veículo, além de um acréscimo estimado em cerca de 20% no consumo de combustível. Contudo, para garantir a viabilidade e a higidez do contrato, a modelagem econômica do **STPP/RMC** já contempla uma planilha de cálculo tarifário remodelada, estabelecendo tipologias

e coeficientes específicos que diferenciam e remuneram adequadamente a frota climatizada, resguardando o equilíbrio econômico-financeiro da prestação do serviço ao mesmo tempo em que eleva o padrão de qualidade entregue ao cidadão.

- 2.58. Já em relação a adoção de veículos superarticulados de 23 metros para a renovação da frota de eixos estruturais, notadamente para a operação da linha de categoria expresso C01-PINHAIS/RUI BARBOSA, parte integrante do **Lote 03** as condições reais de mercado impuseram um desafio tecnológico e comercial à Administração Pública: com o início da vigência da norma Euro 6 para redução de emissões de poluentes, a indústria automotiva (a exemplo de fabricantes como Volvo e Scania) descontinuou, em 2023, a produção de chassis biarticulados a diesel, sendo assim, atualmente, a única opção nacional de fabricação em série com 28 metros de comprimento possui propulsão estritamente elétrica.
- 2.59. Embora a transição para a eletromobilidade seja um horizonte da Gestão Pública, a inclusão no cenário-base de biarticulados elétricos na operação metropolitana esbarrou em restrições administrativas, sobretudo em virtude das particularidades da modelagem contemplada para o processo licitatório do **STPP/RMC**, que necessariamente acarretaria no desenvolvimento de novos estudos e impacto em toda a modelagem econômico-financeira e operacional, eis que impactaria em investimentos para além da aquisição de frota, mas bem como de infraestrutura adequada, como garagem adaptada, mão-de-obra qualificada, estrutura de recarga, eletropostos, investimento em terminais, entre outros. Diante dessa lacuna de mercado, caracterizada pela indisponibilidade de biarticulados a diesel e pela ausência de estudo aprofundado para a adoção dos elétricos, tornou-se imperativo buscar uma solução que garantisse o equilíbrio entre a continuidade do serviço essencial, a economicidade e a segurança dos usuários.
- 2.60. A alternativa técnica mais viável e segura encontrada para transpor esse imbróglio de mercado é a adoção de expressos superarticulados de 23 metros de comprimento, equipados com tecnologia diesel Euro 6 e capacidade para 194

passageiros. Para garantir a total compatibilidade com a infraestrutura do sistema, estes veículos serão configurados com portas em nível elevado ao lado esquerdo. Além de solucionar o passivo imediato de renovação da frota com eficiência, essa tipologia veicular oferece grande versatilidade operacional. Considerando a vida útil de 12 anos, caso a eletrificação integral das canaletas exclusivas venha a se concretizar futuramente, em alinhamento aos compromissos climáticos globais estabelecidos pelo Acordo de Paris, esses veículos a diesel poderão ser estrategicamente remanejados para operar em outras linhas do sistema metropolitano, resguardando o investimento realizado e garantindo o aproveitamento integral dos ativos.

3. ELABORAÇÃO

- 3.1. A **AMEP**, ao longo da última década, contratou estudos prévios para apoio na elaboração do objeto da **CONCESSÃO** e definição dos parâmetros a serem utilizados para a estimativa.
- 3.2. Diante deste contexto, a **COMEC** celebrou **CONTRATO** administrativo cujo objeto é elaboração estudos e pesquisas para atualização do cálculo tarifário, a modelagem econômico-financeira e o estabelecimento de cenários para a outorga do sistema de transporte coletivo metropolitano de Curitiba/PR, junto à Fundação de Estudos e Pesquisas Socioeconômicos (FEPESSE).
- 3.3. Em maio de 2022 a FEPESSE entregou a **AMEP** a primeira versão do Relatório Final - Produto 3 - Estudo para identificação dos cenários para a **LICITAÇÃO** do Sistema de Transporte Coletivo Metropolitano de Curitiba.
- 3.4. Em abril/2023, a FEPESSE conclui as revisões e realizou a entrega final do Produto 3, documento este usado como base para a produção da proposta da **AMEP** para

o novo Sistema de Transporte Público de Passageiros da **REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA** com os devidos exemplos e justificativas.

- 3.5. Após a entrega do estudo pela FEPESE, as equipes técnicas da **AMEP** atuaram de forma a esclarecer e aprimorar os materiais agregados para a elaboração dos **ANEXOS do EDITAL DE LICITAÇÃO** do Sistema de Transporte no ano de 2023. Além dos estudos apresentados, também foram realizadas análise de outras concessões de forma a incorporar melhores práticas.
- 3.6. Ocorre que do material apresentado pela FEPESE realizou-se nova análise técnica, de forma que a **LICITAÇÃO** refletisse, de maneira mais próxima possível, a realidade da **RMC**, a qual resultou nas alterações técnico-operacionais, de custos do **STPP**, de metodologia do cálculo tarifário que são ilustradas e justificadas no **ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR**.
- 3.7. No **ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR** são apresentadas as justificativas das alterações realizadas pela **AMEP** e definição do modelo proposto.
- 3.8. Ainda, em outubro de 2023, a FIPE foi contratada para revisar os documentos desenvolvidos pela **AMEP** e realizar a análise jurídica e econômico-financeira do **CONTRATO**.

4. CRITÉRIO DE JULGAMENTO

- 4.1. A **LICITAÇÃO** adotará a modalidade Concorrência e será julgada pelo critério de **MENOR VALOR DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO TÉCNICA** ofertada para cada um dos **LOTES**, conforme o disposto no artigo 15, I, da **LEI FEDERAL DE CONCESSÕES**.

5. MODO DE DISPUTA

- 5.1. O objeto a ser licitado apresenta uma complexidade única do ponto de vista operacional, sendo certo que este mercado possui particularidades que não permitem a participação de qualquer interessado, visto que há necessidade de um mínimo de **QUALIFICAÇÃO TÉCNICA**.
- 5.2. Entretanto, o critério de julgamento utilizado é o de **MENOR TARIFA**, que corresponde ao **MENOR PREÇO**.
- 5.3. Sendo assim, na dinâmica do rito adotado pela **BOLSA DE VALORES (B3)** as propostas devem ser apresentadas em momento anterior à abertura da **SESSÃO**, sendo o primeiro **ENVELOPE** aquele que corresponde à **GARANTIA DA PROPOSTA**, onde a análise estritamente técnica é a que determina se o interessado poderá ou não participar da **SESSÃO** de abertura das **PROPOSTAS DE PREÇOS**.
- 5.4. Pois bem, no que concerne à **PROPOSTA DE PREÇO**, e à dinâmica de atuação da **BOLSA DE VALORES**, percebe-se que o rito adotado é misto, eis que se inicia com a **PROPOSTA FECHADA**, e após a divulgação, permite-se a realização de **LANCES**, em estrito atendimento ao contido na legislação que assim determina:

Art. 56. O modo de disputa poderá ser, isolada ou conjuntamente:

(...)

II - fechado, hipótese em que as propostas permanecerão em sigilo até a data e hora designadas para sua divulgação.

§ 1º A utilização **isolada** do modo de disputa fechado será vedada quando adotados os critérios de julgamento de menor preço ou de maior desconto.

- 5.5. A escolha do **MODO DE DISPUTA FECHADO** para a **LICITAÇÃO** tem por objetivo conferir maior segurança técnica e jurídica ao procedimento e, conseqüentemente, à efetiva prestação dos serviços. Busca-se, por um lado,

Página 21 de 69

mitigar potenciais comportamentos estratégicos que possam comprometer a integridade da disputa e, por outro, proteger a Administração Pública em cenários de eventual baixa adesão à **LICITAÇÃO**, condicionando as **LICITANTES** a apresentarem, desde o início, suas melhores condições econômico-financeiras.

- 5.6. O setor de transporte público possui características que justificam plenamente essa escolha. Trata-se de um serviço essencial, com elevada complexidade operacional, forte impacto social e dependente de planejamento de longo prazo. Diante dessa realidade, a licitação atrai operadores que demandam margens de segurança econômico-financeira compatíveis com a sustentabilidade da concessão ao longo de todo o período contratual.
- 5.7. Ao se adotar o **MODO FECHADO**, assegura-se que cada **LICITANTE** apresente sua **PROPOSTA** com base em critérios próprios de viabilidade e risco, sem a influência do comportamento dos demais concorrentes. Isso evita “propostas não factíveis” provocadas por lances artificiais ou excessivamente agressivos, ou seja, impraticáveis em cenários reais, os quais, em uma concessão de longo prazo, podem resultar em dificuldades de execução contratual, pedidos precoces de reequilíbrio econômico-financeiro ou até mesmo na interrupção dos serviços.
- 5.8. Ainda, como o **MODO DE DISPUTA** aqui adotado é conjunto, após a abertura da **SESSÃO** e das respectivas **PROPOSTAS**, caso haja interesse os licitantes poderão realizar a oferta de **LANCES**. Ainda que no contexto de licitações para concessões de serviços públicos, especialmente aquelas de grande porte e com elevado grau de complexidade técnica e econômico-financeira, não se tenha ocorrido muitas disputas em lances abertos.
- 5.9. Nesses casos, os estudos de viabilidade são detalhados e as propostas são elaboradas com base em projeções robustas, de modo a favorecer ofertas que reflitam com maior fidelidade a estrutura de custos e os riscos assumidos, reduzindo o incentivo à chamada “aventura” licitatória.

5.10. Portanto, para a **LICITAÇÃO** destinada à exploração, operação e manutenção do Sistema de Transporte de Passageiros na Região Metropolitana de Curitiba/PR, considerando a complexidade do **CONTRATO**, o impacto econômico das **PROPOSTAS** e a necessidade de compromissos de longo prazo com elevados investimentos, entende-se que o **MODO DE DISPUTA** em conjunto entre **FECHADO E ABERTO** mostra-se a escolha mais adequada para resguardar o interesse público e assegurar a adequada participação dos interessados, atendendo assim, aos interesses da contratação.

6. DA SESSÃO – MODALIDADE PRESENCIAL

- 6.1. A realização da sessão de licitação de forma presencial justifica-se pelas particularidades do objeto licitado - a concessão dos serviços de transporte público na Região Metropolitana de Curitiba/PR -, um serviço essencial à população, de elevada complexidade técnica e com significativo impacto social e econômico cujo edital exige critérios rigorosos de habilitação, análise de propostas e julgamento, o que recomenda maior rigor procedimental. Soma-se a isso, a contratação do apoio técnico da Bolsa Brasil Balcão (B3), cuja atuação contribuirá para a condução qualificada e segura dos procedimentos licitatórios.
- 6.2. Embora o art. 17, § 2º, da Lei nº 14.133/2021 estabeleça que as licitações devem ser realizadas preferencialmente sob a forma eletrônica, o mesmo dispositivo admite, de forma expressa, a utilização da forma presencial, desde que motivada, exigindo, ainda, que a sessão pública seja registrada em ata e gravada em áudio e vídeo. No presente caso, a adoção do modo presencial é justificada pela natureza da licitação e pela complexidade do objeto, de modo que a forma eletrônica não se mostra a mais vantajosa para a Administração Pública, à luz do contexto específico da contratação.

- 6.3. Adicionalmente, a B3, responsável pelo apoio técnico, adota como procedimento padrão o registro integral da sessão em áudio e vídeo, com transmissão ao vivo por meio de link que será oportunamente divulgado aos interessados. Esse procedimento reforça os princípios da publicidade, da transparência e da ampla fiscalização social, conferindo ainda mais segurança ao certame.
- 6.4. Cabe destacar que a forma presencial também permite a atuação imediata da comissão de licitação diante de questionamentos, pedidos de esclarecimento ou necessidade de saneamento de documentos, reduzindo o risco de suspensões indevidas ou controvérsias posteriores. Além disso, a presença da equipe técnica da B3, reconhecida por sua experiência na realização de licitações de grande vulto e complexidade, contribui para a solução célere e qualificada de eventuais incidentes durante a sessão.
- 6.5. Por fim, a modalidade presencial contribui para preservar a solenidade da sessão e garantir a segurança jurídica dos atos praticados, especialmente diante da expectativa de participação de grandes operadores do setor, com documentação extensa e complexa cujos aspectos formais e materiais exigem condições operacionais que não são plenamente atendidas pelos ambientes eletrônicos atualmente disponíveis.
- 6.6. Dessa forma, a realização da sessão licitatória de forma presencial não apenas se justifica, como se revela a medida mais adequada para assegurar o interesse público, a eficiência na condução do procedimento e a legalidade dos atos praticados, nos termos da motivação exigida pela legislação vigente. Como exemplo, podem ser citadas as licitações de transporte público coletivo ocorridas em Cascavel-PR, Campinas-SP, Americana-SP e Caxias do Sul-RS.

7. VALOR ESTIMADO DO CONTRATO

7.1. O **VALOR ESTIMADO DO CONTRATO**, na data-base de fevereiro de 2026, corresponde à estimativa do valor total da **RECEITA DEVIDA** ao longo do prazo da **CONCESSÃO**, conforme tabela abaixo:

Tabela 1 - Valor Total Estimado da RECEITA DEVIDA por LOTE

LOTE	VALOR (R\$)
LOTE 01	3.012.580.886,76
LOTE 02	2.694.588.595,46
LOTE 03	3.277.402.073,05
LOTE 04	2.704.720.086,65

8. QUANTITATIVOS

8.1. Os quantitativos de **FROTA** e quilometragem utilizados para mensuração do **STPP**⁶ são apresentados na Tabela e se referem aos dados do próprio sistema em funcionamento analisado entre março e agosto de 2025.

Tabela 2- Estimativas das quantidades e valores mensais a serem contratadas

ITEM	LOTE 1	LOTE 2	LOTE 3	LOTE 4
Dados operacionais				
Número de linhas	45	35	28	25
Quilometragem Operacional Mensal	1.046.144	763.816	914.171	938.725
Passageiros Equivalentes Mensais	1.162.058	847.904	1.423.635	547.085
Área de Garagem (m²)	20.340	18.390	23.060	17.970
Veículos por categoria				
Comum (un.)	123	86	84	92
Semipadron Multimodal (un.)	3	10	7	8
Padron Multimodal (un.)	9	0	25	0
Articulado Padrão (un.)	48	13	70	32
Articulado Multimodal (un.)	15	62	0	19

⁶ Apêndice 2.2 do ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR.

ITEM	LOTE 1	LOTE 2	LOTE 3	LOTE 4
Articulado 5 Portas (Linha Direta) (un.)	0	0	0	18
Expresso Articulado (un.)	0	0	22	0
TARIFA DE REMUNERAÇÃO TÉCNICA por quilômetro (R\$ de fevereiro de 2026)	11,32	13,87	14,04	11,33

Fonte: AMEP.

9. PRAZO DA CONCESSÃO

- 9.1. O prazo de vigência do **CONTRATO** terá início com a sua publicação no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), e será acrescido em 180 (cento e oitenta) dias, após o término do prazo de execução.
- 9.2. O prazo de execução é de 20 (anos) e iniciará após a **FASE PRÉ-OPERACIONAL**, quando será emitida a **ORDEM DE INÍCIO**, autorizando-se a efetiva prestação dos serviços pela **CONCESSIONÁRIA**.
- 9.3. A **FASE PRÉ-OPERACIONAL**, será de até um ano, a contar do início da vigência, devendo a **CONCESSIONÁRIA** cumprir as obrigações prévias à efetiva operação.
- 9.4. O prazo contratual poderá ser prorrogado, uma única vez, a critério do **PODER CONCEDENTE**, nas hipóteses previstas neste **CONTRATO** e na legislação aplicável, quando houver justificativa, ressalvado que a prorrogação somente será admitida quando:
 - i. Inexistirem investimentos em atraso para a realização pela **CONCESSIONÁRIA**, salvo se o atraso for decorrente de fato ou ato imputável ao **PODER CONCEDENTE**;
 - ii. A **CONCESSIONÁRIA** estiver prestando os serviços de maneira adequada;
 - iii. A **CONCESSIONÁRIA** não tiver praticado infrações consideradas graves ou gravíssimas no último ano do prazo contratual; e

Página 26 de 69

- iv. A **CONCESSIONÁRIA** se comprometer a realizar novos investimentos na **CONCESSÃO**, conforme determinado pelo **PODER CONCEDENTE**, com base em estudo técnico, jurídico e econômico-financeiro, em relação ao qual a **CONCESSIONÁRIA** poderá se manifestar e oferecer contribuições.
- 9.5. A eventual prorrogação do **CONTRATO** deverá observar os prazos admitidos na legislação aplicável.

10. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

- 10.1. As **LICITANTES** estão obrigadas a satisfazer as exigências relativas à habilitação jurídica, regularidade fiscal, social e trabalhista, qualificação técnica, qualificação econômico-financeira, conforme disposto na **LEI DE LICITAÇÕES** e no **EDITAL**, sendo:

10.1.1. Habilitação jurídica:

- 10.1.1.1. A habilitação jurídica deverá ser comprovada por meio da demonstração de que a tem capacidade de exercer direitos e assumir obrigações, por meio da apresentação de documentos aptos a comprovar a existência jurídica da **LICITANTE** e, quando cabível, a existência de autorização para participação na **LICITAÇÃO**, nos termos do art. 66 da Lei Federal no 14.133/2021, admitindo-se, para tanto, os seguintes documentos:

- i. no caso de empresa individual, apresentação do registro comercial da **LICITANTE**;
- ii. no caso de sociedades empresárias: (i) o ato constitutivo, o estatuto social ou o contrato social da **LICITANTE**, em vigor, conforme última alteração arquivada na Junta Comercial ou no cartório de registro competente, acompanhado de documentos que comprovem a autorização da **LICITANTE** para participar da **LICITAÇÃO**, quando exigida pelo ato constitutivo, pelo estatuto social ou pelo

Página 27 de 69

contrato social, sendo que, caso a última alteração do ato constitutivo, do contrato social ou do estatuto social não consolide todas as disposições em vigor, também deverão ser apresentadas as alterações posteriores; e (ii) a prova de eleição/nomeação dos administradores da **LICITANTE** em exercício, devidamente arquivada na Junta Comercial ou no cartório de registro competente, sendo também exigida, no caso de sociedades anônimas, a apresentação de cópia da publicação do ato de eleição/nomeação dos administradores da **LICITANTE** em exercício, nos termos do art. 289 da Lei federal nº 6.404/1976;

- iii. no caso de sociedades simples, o ato constitutivo da **LICITANTE**, com todas as suas alterações subsequentes, em vigor, devidamente inscritos no Cartório de Registro Civil das Pessoas Jurídicas competente, acompanhada de documento que demonstre a diretoria da **LICITANTE** em exercício;
- iv. documentos pessoais do representante legal da sociedade; e
- v. no caso de sociedade estrangeira em funcionamento no País, autorização do Poder Executivo Federal, na forma da legislação vigente, bem como ato de registro ou autorização para funcionamento expedido pelo órgão competente, quando a atividade assim o exigir.

10.1.1.1.1 Se a **LICITANTE** for uma instituição financeira, deverá apresentar, adicionalmente aos documentos indicados acima, a comprovação da autorização de seu funcionamento como instituição financeira, emitida pelo Banco Central do Brasil.

10.1.1.1.2. Se a **LICITANTE** for uma entidade aberta ou fechada de previdência complementar, deverá apresentar, adicionalmente à documentação geral exigida, o comprovante de autorização expressa e específica quanto à sua

Página 28 de 69

constituição e ao seu funcionamento, concedida pelo órgão fiscalizador competente.

10.1.1.2. Se a **LICITANTE** for um fundo de investimento, deverá apresentar os seguintes documentos para fins de comprovação de sua habilitação jurídica, não sendo aplicável, neste caso, o disposto no item 10.1.1.1:

10.1.1.2.1. ato constitutivo do fundo de investimentos, com última alteração arquivada perante o órgão competente;

10.1.1.2.2. comprovante de registro do fundo de investimentos na CVM, sendo que fundos de investimentos estrangeiros deverão apresentar documentos análogos ao registro na CVM do país de origem;

10.1.1.2.3. regulamento do fundo de investimentos, com suas posteriores alterações, se houver, com comprovante de registro perante o Cartório de Títulos e Documentos competente;

10.1.1.2.4. prova de contratação do gestor do fundo de investimentos, se houver, bem como prova de eleição do administrador do fundo de investimentos em exercício;

10.1.1.2.5. comprovante de qualificação do administrador e, se houver, do gestor do fundo de investimentos perante a CVM; e

10.1.1.2.6. comprovação de que: (i) o fundo de investimentos está devidamente autorizado a participar da **LICITAÇÃO**; e (ii) o administrador do fundo de investimentos pode representá-lo em todos os atos e para todos os efeitos da **LICITAÇÃO**, assumindo, em nome do fundo de investimentos, todas as obrigações e direitos que dela decorrerem.

10.1.2. Regularidade fiscal, social e trabalhista:

10.1.2.1. A regularidade fiscal, social e trabalhista deverá ser comprovada, nos limites da legislação, com a apresentação dos documentos aptos a comprovar o que segue:

- i. prova de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas - CNPJ;
- ii. prova de inscrição no Cadastro de Contribuintes Estadual ou Municipal, se houver, relativo ao domicílio ou sede da **LICITANTE**, pertinente ao seu ramo de atividade ou, no caso de a **LICITANTE** não estar inscrita, comprovação desta situação;
- iii. prova de Regularidade com o Estado do Paraná, quanto à dívida ativa, bem como com a Fazenda Estadual, sendo que esta condição deverá ser comprovada pela apresentação da certidão negativa, ou positiva com efeito de negativa, de débitos de tributos estaduais, ou, no caso de a **LICITANTE** não estar inscrita, comprovação desta situação;
- iv. prova de regularidade para com a Fazenda Federal e a Seguridade Social, mediante a apresentação de certidão conjunta negativa, ou positiva com efeito de negativa, de débitos relativos a tributos e contribuições federais e à dívida ativa da União;
- v. prova de regularidade para com a Fazenda Estadual da sede ou domicílio da **LICITANTE**, mediante a apresentação da certidão negativa, ou positiva com efeito de negativa, de débitos de tributos estaduais, ou, no caso de a **LICITANTE** não estar inscrita, comprovação desta situação;
- vi. prova de regularidade para com a Fazenda Municipal da sede ou domicílio da **LICITANTE**, mediante a apresentação da certidão negativa, ou positiva com efeito de negativa, de débitos de tributos mobiliários, ou, no caso de a **LICITANTE** não estar inscrita, comprovação desta situação;
- vii. prova de regularidade para com o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS, mediante a apresentação de certidão de regularidade emitida pela Caixa Econômica Federal; e

viii. prova de situação regular perante a Justiça do Trabalho, por meio de Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas, nos moldes da Lei Federal nº 12.440/2011, podendo ser apresentada Certidão Positiva de Débitos Trabalhistas com efeitos da CNDT, conforme disposto no § 2º, do art. 1º do mesmo diploma legal.

10.1.2.2. Quando a **LICITANTE** se tratar de fundo de investimentos deverá ser apresentada prova de inscrição do fundo de investimentos e de seu administrador no CNPJ; e (ii) a documentação referida nos subitens “v” a “viii”, citados acima, que deverá ser apresentada em nome do administrador do fundo.

10.1.3. Qualificação técnica será exigida nos limites e condições já justificados no Estudo Técnico Preliminar.

10.1.3.1. A comprovação de experiência técnica será por meio de comprovação de aptidão para o desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da licitação, por meio da apresentação de atestado(s) de capacidade técnica, em nome da **LICITANTE**, emitido(s) por pessoa jurídica de direito público ou privado, ou por órgão de regulação e/ou de fiscalização. Os atestados técnico-operacionais serão admitidos se emitidos em nome de Sociedades de Propósito Específico - SPEs ou de consórcios dos quais a licitante faça parte, de forma proporcional à sua participação na SPE ou respectivo consórcio.

10.1.3.2. Ainda, em caso de apresentação por **LICITANTE** de atestado de desempenho anterior emitido em favor de consórcio da qual tenha feito parte, se o atestado ou o contrato de constituição do consórcio não identificar a atividade desempenhada por cada consorciado individualmente, serão adotados os seguintes critérios na avaliação de sua qualificação técnica:

Página 31 de 69

- i. Caso o atestado tenha sido emitido em favor de consórcio homogêneo, as experiências atestadas deverão ser reconhecidas para cada empresa consorciada na proporção quantitativa de sua participação no consórcio;
- ii. Caso o atestado tenha sido emitido em favor de consórcio heterogêneo, as experiências atestadas deverão ser reconhecidas para cada consorciado de acordo com os respectivos campos de atuação.

10.1.3.3. Considera-se atividade pertinente para fins de atestado atividades em características compatíveis, qualquer atividade de transporte coletivo regular de passageiros em serviço público municipal, intermunicipal, interestadual ou internacional ou em serviço privado autorizado de fretamento contínuo, em quantidades compatíveis, a operação em sistema de transporte público de passageiros, com frota e extensão igual ou superior a 30% (trinta por cento) da frota e extensão total prevista para cada lote, conforme valores descritos no quadro adiante.

Tabela 3 - Comprovação de Capacidade Técnica

LOTES	KM ESPERADO		FROTA ANUAL	
	KM	30%	FROTA ANUAL	30%
Lote 01	1.108.912	332.674	198	60
Lote 02	809.645	242.893	173	52
Lote 03	969.021	290.706	208	63
Lote 04	995.048	298.514	169	51

Fonte: Elaboração equipe AMEP – exercício 2025.

10.1.3.4. Comumente em procedimentos de contratação a Administração pode exigir dos interessados o equivalente a 50% (cinquenta por cento) do

objeto contratado, conforme entendimento consolidado do Tribunal de Contas da União:

“Nas licitações realizadas por empresas estatais, é irregular a exigência de atestados de qualificação técnico-operacional com previsão de quantitativos desproporcionais ao objeto do certame, que não se atenham ao limite percentual de 50% do quantitativo do serviço licitado (art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, c/c art. 58 da Lei 13.303/2016). – Acórdão 1621/2021 – Plenário TCU – relator Min. Benjamin Zymler, sessão de 07/07/2021.”

- 10.1.3.5. O TCU (Tribunal de Contas da União) estabelece que a exigência de atestados de capacidade técnica em licitações deve ser limitada a até 50% dos quantitativos das parcelas mais relevantes ou de maior valor do objeto, sendo irregular a fixação de percentuais superiores sem justificativa técnica robusta, pois isso restringe a competitividade, conforme jurisprudência consolidada e princípios da nova Lei de Licitações (Lei nº 14.133/2021), não podendo assim a exigência ser desproporcional ao objeto contratado e sua complexidade.
- 10.1.3.6. O percentual de 50% (cinquenta por cento) para o STPP/RMC se mostra como desproporcional, eis que a dimensão do Sistema é superior à grande maioria dos sistemas de transporte urbano e metropolitano existentes.
- 10.1.3.7. Em que pese existir a preocupação para que não se caracterize a restritividade indevida, a AMEP necessita utilizar-se de parâmetros que sejam suficientes a possibilitar a apresentação de propostas concretas e factíveis, por este motivo entende que um percentual de 30% (trinta por cento) a 50% (cinquenta por cento) seria suficiente para habilitar o interessado.
- 10.1.3.8. Sendo assim, 30% (trinta por cento) é o parâmetro mínimo para este sistema de transporte, considerando sua dimensão, complexidade e demais características.
- 10.1.3.9. Para comprovação da capacidade técnica:

- i. Será inabilitada a licitante que apresente somatório de atestado(s) em quantidade inferior a 30% (trinta por cento) da frota e da extensão prevista para cada lote;
- ii. Em relação às exigências estabelecidas, conforme a Tabela 3, será admitido o somatório de atestados, desde que atenda a integralidade das cláusulas de exigência;
- iii. Caso de alterações societárias e de fusão, incorporação ou cisão de empresas, os atestados somente serão considerados se acompanhados de prova documental e inequívoca da transferência definitiva de acervo técnico.

10.1.3.10. Além da comprovação de capacidade técnica, a licitante deverá comprovar que consta do corpo técnico profissional, detentor de atestado(s) de capacidade técnica fornecido por pessoa jurídica de direito público ou privado, que comprove(m) que foi responsável técnico quanto à execução dos serviços, compatíveis aos percentuais mínimos estabelecidos na Tabela 3.

10.1.3.11. O serviço de transporte público de passageiros da região metropolitana de Curitiba apresenta características muito próximas de sistemas de transportes urbanos, por este motivo há necessidade de comprovação de capacidade técnica/operacional pela interessada quanto ao cumprimento dos requisitos básicos da complexidade do Sistema, por este motivo faz-se a exigência de comprovação de utilização de um valor mínimo de frota.

10.1.3.12. Para fins de determinações dos parâmetros aqui apresentados há que se ressaltar que uma apresentação mínima de veículos compondo a frota analisada em conjunto com o teste de boa execução de serviços por empresa privada ou pública, demonstra que a interessada possui condições mínimas de operar o sistema, sendo que tais valores são aptos a demonstrar a gestão tanto de frota quanto de garagens, sistema de bilhetagem etc.

10.1.3.13. Pelas características do objeto desta contratação, ou seja, linhas metropolitanas que possuem semelhança com as linhas de sistema urbano, acrescido aos modelos de veículos necessários para atendimento da demanda, é necessário para a escolha da melhor proposta que os requisitos mínimos aqui solicitados sejam atendidos.

10.1.3.14. Ainda que exista a previsão de que as interessadas assumam por meio de declarações compromissos quanto à operação futura, a apresentação de atestado é suficiente a demonstrar a experiência mínima, não se tratando, portanto, de uma exigência excessiva ou descabida, mas sim como critério mínimo suficiente a identificar a melhor proposta apta a realizar a operação do serviço.

10.1.3.15. Além das exigências técnicas aqui apresentadas a **LICITANTE** deverá apresentar declarações atendendo ao contido na legislação quanto a relações de trabalho e emprego, quanto às condições para participar da **LICITAÇÃO**, inexistência de impedimentos, atendimento à Lei Geral de Proteção de Dados, e demais itens a serem descritos no Edital.

10.1.4. Qualificação Econômico-Financeira:

10.1.4.1. A justificativa para a exigência de qualificação econômica encontra-se devidamente demonstrada no **ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR**, sendo que as exigências no Edital deverão refletir o que será apresentado neste **TERMO DE REFERÊNCIA**.

10.1.4.2. Segundo Marçal Justen Filho⁷

“A qualificação econômico-financeiro não é, no campo das licitações, um conceito absoluto. É relativo ao vulto do investimento e despesa necessários a execução da prestação. Não se trata de dispor de capital social ou de patrimônio líquido mínimo. A qualificação econômico-financeira somente poderá ser apurada em função das necessidades concretas, de cada caso. Não é possível supor ‘qualificação econômico-financeira’ para executar uma hidrelétrica seja idêntica àquela exigida para fornecer bens de pequeno valor.”

⁷ Comentários a lei de licitações e contratos administrativos.

10.1.4.3. Por outro lado, o renomado professor, na mesma obra, ao se referir a etapa de pré-qualificação, assim assevera:

“A pré-qualificação consiste em dissociar a fase de habilitação do restante do procedimento da concorrência. A administração institui exigências especiais e excepcionalmente severas como requisito de participação em futura concorrência. Essas exigências envolvem idoneidade financeira e a capacitação técnica, além dos requisitos comuns sobre a capacidade jurídica e regularidade fiscal. Instaura-se um procedimento seletivo preliminar destinado a verificar o preenchimento de tais requisitos.”

10.1.4.4. Toda contratação de vulto requer cuidados da Administração, e a necessidade de os interessados comprovarem dispor de boa capacidade econômica para contratar, já que arcarão com elevados custos.

10.1.4.5. A partir do valor que se pretende contratar, deve-se estipular índices para que o interessado comprove a capacidade econômica de assumir obrigações envolvendo determinado valor de investimento.

10.1.4.6. Um dos critérios indicativos do equilíbrio financeiro das licitantes é o capital social e a garantia de participação, também chamada de garantia de proposta, nos limites permitidos pela legislação pertinente.

10.1.4.7. Sabe-se que a jurisprudência dos tribunais firmada nesse sentido, em especial a do Tribunal de Contas da União (TCU), e a de que o gestor responsável por licitações públicas deve ampliar o universo de licitantes, incentivar a competitividade do certame e selecionar a proposta mais vantajosa para a administração pública, sem jamais afastar-se dos princípios insculpidos na Lei Federal nº 14.133, de 01 de abril de 2021.

10.1.4.8. Diante do exposto, visando preservar o ente contratante, a segurança de execução do serviço com a qualidade esperada, dentro dos padrões técnicos de operação, e no prazo exigível, é necessário que sejam estipulados índices que não desestimule a participação de grande número de interessados, mantendo a competitividade do certame, bem como assegurar o sucesso na execução do contrato.

10.1.4.9. Conforme orientação os incisos I e II, do artigo 69, da Nova Lei de Licitações, serão exigidos dos licitantes, individual ou em consórcio, os seguintes documentos relativos à habilitação econômico-financeira:

- i. “balanço patrimonial, demonstração de resultado de exercício e demais demonstrações contábeis dos 2 (dois) últimos exercícios sociais;
- ii. certidão negativa de feitos sobre falência expedida pelo distribuidor da sede do licitante.”

10.1.4.10. Desta forma, as **LICITANTES** deverão apresentar:

10.1.4.10.1. Balanço Patrimonial e Demonstração de Resultados do Exercício - DRE dos 02 (dois) últimos exercícios sociais, já exigíveis e apresentados na forma da lei, ou balanço de abertura para as empresas constituídas há menos de 12 (doze) meses, que demonstrem a situação financeira da empresa, bem como seu grau de endividamento, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios, podendo ser atualizados por índices oficiais quando encerrados há mais de 03 (três) meses da data de apresentação da proposta, observando-se, ainda, os seguintes requisitos:

- iv. O balanço patrimonial deverá estar assinado por contador ou técnico registrado no Conselho Regional de Contabilidade em que tiver sede a licitante, com a indicação do número das páginas transcritas no livro diário, e ser registrado nos órgãos competentes (Junta Comercial do Estado em que se localizar a sede da licitante);
- v. No caso de sociedade anônima, o balanço deverá estar publicado em órgãos de imprensa, na forma da legislação vigente;
- vi. Para empresas do tipo sociedade limitada, deve ser apresentado o balanço devidamente acompanhado da cópia do termo de abertura e encerramento do livro em que se acha transcrito, com o registro na Junta Comercial ou no Cartório de Registro de Títulos e

Página 37 de 69

Documentos, assinados pelo Diretor da Empresa e por seu Contador, constando nome completo, cargo e registro no Conselho de Contabilidade; e

- vii. Para empresas constituídas no exercício financeiro da licitação deve ser apresentado o Balanço de Abertura, na forma do art. 65, §1º, da Lei de Licitações;
- viii. Caso o licitante esteja inscrito no Sistema Público de Escrituração Digital - SPED, os documentos mencionados acima relativos ao Balanço Patrimonial e Demonstração de Resultados do Exercício, poderão ser substituídos, por: a) comprovante da entrega digital do livro contábil com o balanço patrimonial e as demonstrações financeiras exigíveis na forma da lei; e b) cópia do termo de abertura e encerramento do respectivo livro contábil.

10.1.4.10.2. Valor do Capital Social ou Patrimônio Líquido equivalente a 2,28% do valor estimado do contrato para o Lote 1; 2,48% do valor estimado do contrato para o Lote 2; 2,61% do valor estimado do contrato para o Lote 3; e 2,34% do valor estimado do contrato para o Lote 4.

10.1.4.10.3. Os percentuais definidos estão em conformidade com o Art. 69 da Lei nº 14.133/2021, que estabelece um limite de até 10% do valor estimado da contratação. A exigência visa assegurar que a licitante possua a robustez econômico-financeira mínima para suportar os investimentos e as obrigações na fase inicial do contrato. A definição dos percentuais, portanto, foi estabelecida a partir de uma análise sobre o montante equivalente ao capital próprio dos investimentos do primeiro ano do projeto, conforme demonstrado na Tabela 4.

Tabela 4 - Definição da exigência do Capital Social

Lotes	Capex inicial	Capital Próprio (We)	Montante	Valor Estimado do Contrato	Capital / Valor do contrato
Lote 1	156.904.770,65	43,84%	68.787.051,45	3.012.580.886,76	2,28%
Lote 2	152.144.677,90	43,84%	66.700.226,79	2.694.588.595,46	2,48%

Lote 3	194.787.704,97	43,84%	85.394.929,86	3.277.402.073,05	2,61%
Lote 4	144.205.351,82	43,84%	63.219.626,24	2.704.720.086,65	2,34%

1. Elaboração própria.

10.1.4.10.4. Para a participação em consórcio, o acréscimo de 30% sobre o valor exigido, também previsto em lei, justifica-se pela necessidade de garantir o comprometimento e a solidez financeira do conjunto, dada a responsabilidade compartilhada.

10.1.4.10.5. Certidão Negativa de falência expedida pelo distribuidor da sede da licitante.

- i. Poderão participar da licitação empresas que estejam em recuperação judicial ou extrajudicial, desde que a certidão positiva seja acompanhada de seu plano de recuperação, já homologado pelo juízo competente e em pleno vigor, apto a comprovar sua viabilidade econômico-financeira, inclusive, pelo atendimento de todos os requisitos de habilitação econômico-financeiras estabelecidos no edital.

10.1.4.10.6. Garantia de Proposta, conforme o teor do artigo 96, § 1º, da Nova Lei de Licitações, equivalente a:

- ii. 0,1848% do **VALOR ESTIMADO DO CONTRATO** para o **LOTE 1**;
- iii. 0,1986% do **VALOR ESTIMADO DO CONTRATO** para o **LOTE 2**;
- iv. 0,2078% do **VALOR ESTIMADO DO CONTRATO** para o **LOTE 3**;
- v. 0,1892% do **VALOR ESTIMADO DO CONTRATO** para o **LOTE 4**;

10.2. A exigência de garantias está prevista, de forma geral, no arcabouço jurídico que rege as concessões e parcerias público-privadas no Brasil. As modalidades

admitidas encontram-se detalhadas na Lei nº 14.133/21, que regulamentará o presente certame.

- 10.3. Nos termos do art. 58 da referida lei, a **GARANTIA DE PROPOSTA** não poderá exceder 1% (um por cento) do valor estimado da contratação. No caso desta licitação, o valor contratual é definido com base na receita projetada ao longo do prazo da concessão.
- 10.4. Considerando os altos valores envolvidos em cada um dos **LOTES**, a aplicação direta de percentuais sobre o valor do **CONTRATO** geraria **GARANTIAS DE PROPOSTA** de valor muito elevado, o que poderia limitar a concorrência. Por essa razão, adotou-se, para fins de mensuração da **GARANTIA DE PROPOSTA**, o valor do **CAPEX TOTAL** como base de referência.
- 10.5. Cabe destacar que o valor da **GARANTIA** continua sendo expresso como percentual do valor contratual, conforme determina a legislação. Contudo, o valor da **GARANTIA DE PROPOSTA** e o percentual de referência adotado sobre o valor do **CONTRATO** foi revisto e mensurado de modo a ser proporcional a 1% do **CAPEX TOTAL**.
- 10.6. Entende-se que esses montantes apresentam maior razoabilidade, não comprometem a competitividade do certame e estão em consonância com outros projetos de grande porte. Observa-se, inclusive, que os projetos listados a seguir também adotaram percentuais inferiores a 1% para a **GARANTIA DE PROPOSTA**.
- 10.7. Projetos que apresentam percentual de exigência de **GARANTIA DA PROPOSTA** em percentual semelhante ao exigido na **LICITAÇÃO** do **STPP**:

Tabela - Referências de projetos em relação à Garantia de Proposta

Projeto	Modelo	Composição do Contrato	Valor do contrato (em R\$)	Garantia de proposta
---------	--------	------------------------	----------------------------	----------------------

Hospital do Subúrbio de Salvador, Bahia	PPP	O valor estimado de Contrato corresponde ao somatório das receitas totais projetadas provenientes da operação da Concessão, em valor de preços constantes, com base no valor a ser percebido pelo pagamento da Contraprestação Anual Máxima.	4.250.358.333,08	0,5% do valor estimado do contrato
Iluminação Pública de Belo Horizonte, Minas Gerais	PPP	O valor estimado de Contrato corresponde ao somatório das receitas totais projetadas provenientes da operação da Concessão, em valor de preços constantes, com base no valor a ser percebido pelo pagamento da Contraprestação Mensal e Aporte.	991.782.559,72	0,8% do valor do contrato
Complexo Prisional de Ribeirão das Neves, Minas Gerais	Concessão Administrativa (PPP)	O valor estimado de Contrato corresponde ao somatório da contraprestação pecuniária mensal e da parcela anual de desempenho.	2.111.476.080,00	0,7% do valor do contrato

11. ORDEM DE SERVIÇO E INÍCIO DA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS

11.1. Após a publicação do **CONTRATO** no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), iniciar-se-á a **FASE PRÉ-OPERACIONAL**, em que a **CONCESSIONÁRIA** terá o prazo de até 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias para a apresentação de todos os itens relacionados abaixo, sendo estes indispensáveis para a emissão da **ORDEM DE INÍCIO** dos serviços, prazo este necessário para o devido planejamento da futura operação, salientando-se que a vencedora deverá realizar diversas contratações em momento anterior ao início da operação.

11.1.1. A partir da assinatura do **CONTRATO**, a **CONCESSIONÁRIA** deverá apresentar para a aprovação do **PODER CONCEDENTE** as etapas e procedimentos descritos no **CRONOGRAMA** do **ANEXO ITS**, destacando-se, dentre eles:

- i. plano de trabalho com descrição de todas as etapas prévias ao início dos itens contratualmente exigíveis e que integram a **FASE PRÉ OPERACIONAL**;
- ii. no mínimo 03 (três) fornecedores, para implantação (instalação e treinamento) do **ITS**, incluindo prestação de serviços de Data Center que compreende equipamentos e aplicativos de software, com infraestrutura adequada para serviços de alta disponibilidade, com grupo de geradores, *no-break*, ar-condicionado, segurança patrimonial, técnicos/*help desk* de plantão 24 (vinte e quatro) horas para operacionalização de serviços de armazenamento e acesso de dados; e
- iii. Minuta do Contrato a ser celebrado entre as partes: a Empresa **FORNECEDORA DO ITS**, a **OPERADORA DO ITS** e, na qualidade de interveniente, o **PODER CONCEDENTE**.

11.1.1.1. Os equipamentos necessários à completa operação do **ITS** deverão estar em conformidade ao disposto no **APÊNDICE DO ITS**.

11.1.1.2. No prazo previsto no cronograma do **APÊNDICE DO ITS**, a contar do cumprimento integral das condições descritas no item 11.1.1, o **PODER CONCEDENTE** deliberará a respeito da aprovação da **OPERADORA DO ITS**.

11.1.2. No prazo de até 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, assim como as demais obrigações previstas nos **ANEXOS**, a **CONCESSIONÁRIA** deverá

implementar as seguintes providências de acordo com os dados e especificações constantes no **EDITAL** e seus **ANEXOS**:

- i. disponibilizar os veículos necessários à operação inicial, nas condições da proposta técnica apresentada na licitação, podendo ser substituídos por outros, desde que apresente condições técnicas iguais ou superiores; e
- ii. contratar o pessoal de apoio com a formação adequada.

11.1.3. A **CONCESSIONÁRIA**, dentro do prazo fixado na Cláusula 11.1.2, deverá requerer ao **PODER CONCEDENTE**, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, a vistoria da frota a ser utilizada na prestação do serviço.

11.1.3.1. O requerimento deverá vir acompanhado dos documentos que legitimem a propriedade e/ou posse dos veículos e instalações necessárias ao início da operação, bem como a relação da frota, com os respectivos números dos chassis e ano de fabricação do veículo, tudo em conformidade com os termos da proposta ofertada no certame.

11.2. Poderá ser admitida a emissão de **ORDEM DE INÍCIO** parcial, de comum acordo entre a **CONCESSIONÁRIA** e o **PODER CONCEDENTE**, desde que atendido o interesse público.

12. GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO

12.1. Para garantir o fiel cumprimento das obrigações que serão assumidas pela **CONCESSIONÁRIA**, quando da assinatura do **CONTRATO**, a **CONCESSIONÁRIA** deverá apresentar ao **PODER CONCEDENTE** o comprovante de que prestou a **GARANTIA DE EXECUÇÃO** do **CONTRATO**, referente às obrigações contratuais, em montante equivalente a:

- i. 0,9240% do **VALOR ESTIMADO DO CONTRATO** para o **LOTE 1**;

Página 43 de 69

- ii. 0,9932% do **VALOR ESTIMADO DO CONTRATO** para o **LOTE 2**;
- iii. 1,0388% do **VALOR ESTIMADO DO CONTRATO** para o **LOTE 3**;
- iv. 0,9461% do **VALOR ESTIMADO DO CONTRATO** para o **LOTE 4**;

12.2. Para atendimento ao item 12.1 deverão ser observadas as seguintes condições:

- I. Quando em dinheiro, deverá ser apresentada em moeda nacional (Real) ou em cheque administrativo de instituição financeira nacional;
- II. Quando representada por títulos da dívida pública, estes deverão ser emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil, acompanhados de comprovante de sua validade atual, liquidez e valor;
- III. Quando em seguro-garantia, deverá ser emitida por companhia seguradora autorizada a funcionar no Brasil e as apólices deverão estar acompanhadas da comprovação de contratação de resseguro, nos termos da legislação vigente à época da apresentação, com vigência mínima de 12 (doze) meses; e
- IV. Quando na modalidade de fiança bancária, deverá ter sido emitida por instituição bancária incluída autorizada a funcionar pelo Banco Central.

12.3. A **GARANTIA DE EXECUÇÃO** deverá ser prestada em real, e seu valor será atualizado, na mesma época, forma e periodicidade, estabelecidas na Cláusula de Reajuste do **CONTRATO DE CONCESSÃO**.

12.4. A **GARANTIA DE EXECUÇÃO** será prestada de acordo com as regras previstas no **CONTRATO**.

12.5. A **GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO** não poderá conter qualquer tipo de ressalva ou condições que possam dificultar ou impedir sua execução ou que possam deixar dúvidas quanto à firmeza da garantia oferecida ou a sua exequibilidade.

- 12.6. Todas as despesas decorrentes da prestação da **GARANTIA DE EXECUÇÃO** ocorrerão por conta da **LICITANTE**, da **CONCESSIONÁRIA** ou de seus acionistas, conforme o caso.
- 12.7. Os parâmetros e coeficientes utilizados para mensuração dos valores encontram-se no ANEXO CÁLCULO TARIFÁRIO com suas devidas fontes. A estimativa do projeto considera, ao longo de todo o projeto, a **FROTA**, quilometragem e passageiros equivalentes.
- 12.8. As **GARANTIAS DE EXECUÇÃO** são instrumentos contratuais que visam assegurar o cumprimento das obrigações assumidas pelas partes envolvidas em um **CONTRATO** de concessão ou PPP. No setor de transporte coletivo, essas garantias são de suma importância para garantir a prestação adequada do serviço aos **USUÁRIOS**. Sobre esta garantia, a Lei nº 14.133/21, no art. 98, também estabelece que o seu percentual deve ser definido com base no valor de **CONTRATO**.
- 12.9. Assim como na **GARANTIA DE PROPOSTA**, para a definição do valor da **GARANTIA DE EXECUÇÃO**, adotou-se o **CAPEX TOTAL** como base de referência. Considerando os elevados valores envolvidos, a aplicação direta de percentuais sobre o valor do **CONTRATO** geraria **GARANTIAS DE EXECUÇÃO** excessivamente altas, o que poderia restringir a participação de empresas.
- 12.10. Importa destacar que o valor da **GARANTIA** continua sendo expresso como percentual do valor contratual, conforme determina a legislação. Contudo, o valor da **GARANTIA DE EXECUÇÃO** e o percentual de referência adotado sobre o valor do **CONTRATO** foi mensurado de modo a ser proporcional um percentual do **CAPEX TOTAL**, conforme valores definidos nesta Cláusula.
- 12.11. Dessa forma, adotou-se o mesmo critério para a definição dos valores das **GARANTIAS DE PROPOSTA** e de **EXECUÇÃO**, com base na razoabilidade

das exigências. Quando analisados outros projetos de grande porte, percebe-se que os modeladores também optaram por adotar percentuais inferiores a 5% para a **GARANTIA DE EXECUÇÃO** visando a preservação da competitividade do certame.

Tabela - Referências de projetos em relação à Garantia de Execução

Projeto	Modelo	Composição do Contrato	Valor do contrato (em R\$)	Garantia de execução
Rede de Fibra Óptica do Mato Grosso do Sul	PPP	Valor total dos investimentos necessários para a prestação dos serviços.	306.108.551,64	5% do valor estimado do Contrato, para o período de implantação da infraestrutura e 2,5% do valor estimado do Contrato, para o
Hospital do Subúrbio de Salvador, Bahia	Concessão Administrativa (PPP)	O valor estimado de Contrato corresponde ao somatório das receitas totais projetadas provenientes da operação da Concessão, em valor de preços constantes, com base no valor a ser percebido pelo pagamento da Contraprestação Anual Máxima.	4.250.358.333,08	3% do valor estimado do contrato
Iluminação Pública de Belo Horizonte, Minas Gerais	Concessão Administrativa (PPP)	O valor estimado de Contrato corresponde ao somatório das receitas totais projetadas provenientes da operação da Concessão, em valor de preços constantes, com base no valor a ser percebido pelo pagamento da Contraprestação Mensal e Aporte.	991.782.559,72	4% do valor estimado do contrato
Complexo Prisional de Ribeirão das Neves, Minas Gerais	Concessão Administrativa (PPP)	O valor estimado de Contrato corresponde ao somatório da contraprestação pecuniária mensal e da parcela anual de desempenho.	2.111.476.080,00	4,5% do valor do contrato

13. CRITÉRIO PARA REMUNERAÇÃO, REAJUSTE E REVISÃO ORDINÁRIA

13.1. O pagamento da **REMUNERAÇÃO** da **CONCESSIONÁRIA** será realizado a partir do mês subsequente ao da emissão da **ORDEM DE INÍCIO**, conforme as regras estabelecidas no ANEXO da **REMUNERAÇÃO, REAJUSTE E REVISÃO ORDINÁRIA**.

13.2. O pagamento da **REMUNERAÇÃO** da **CONCESSIONÁRIA** deverá ser calculado de acordo com a fórmula a seguir:

$REMUNERAÇÃO\ DEVIDA_t = (RKM_t + RDES_t) \times DESCONTO$, tal que

$RKM_t = [(TARIFA\ DE\ REMUNERAÇÃO\ TÉCNICA_i \times \alpha_j) \times KR_t]$

$RDES_t = [(TARIFA\ DE\ REMUNERAÇÃO\ TÉCNICA_i \times \beta_j) \times KR_t] \times NFD_t$

em que:

- $REMUNERAÇÃO\ DEVIDA_t$: **REMUNERAÇÃO** total mensal destinada a **CONCESSIONÁRIA**;
- RKM_t : Remuneração quilométrica mensal;
- $RDES_t$: Bônus de Remuneração de desempenho mensal;
- $TARIFA\ DE\ REMUNERAÇÃO\ TÉCNICA_i$ (TRT_i): corresponde à **TARIFA DE REMUNERAÇÃO TÉCNICA** do ano i calculada conforme **ANEXO CÁLCULO TARIFÁRIO**.
- α_j : proporção da parcela fixa da Tarifa de Remuneração Técnica aplicável ao lote j .
- β_j : proporção da parcela variável da Tarifa de Remuneração Técnica aplicável ao lote j .

- **DESCONTO**: corresponde ao **DESCONTO** do Lote em questão a ser aplicado de maneira constante ao longo de toda a **CONCESSÃO** e definido a partir da **PROPOSTA ECONÔMICA** vencedora.
- NFD_t : corresponde à última **NOTA FINAL DE DESEMPENHO** publicada pelo **VERIFICADOR DE CONFORMIDADE** até o final da semana de medição, mensurada conforme diretrizes do **ANEXO INDICADORES DE DESEMPENHO**; e
- KR_t : corresponde a quantidade total de quilômetros percorridos, dentro das viagens programadas e autorizadas pelo **PODER CONCEDENTE** conforme diretrizes expressa no **ANEXO REMUNERAÇÃO, REAJUSTE E REVISÃO ORDINÁRIA**.

Na equação acima, as variáveis α_j e β_j correspondem, respectivamente, às proporções das parcelas fixa e variável da **TARIFA DE REMUNERAÇÃO TÉCNICA**, cuja soma é igual a 1, sendo aplicáveis a cada lote conforme os valores estabelecidos na Tabela a seguir.

Tabela – Proporções das parcelas fixa e variável

Lotes	Parcela Fixa α_j	Parcela Variável β_j
Lote 1	95,56%	4,44%
Lote 2	95,21%	4,79%
Lote 3	94,97%	5,03%
Lote 4	95,47%	4,53%

13.3. Desta forma, tem-se que a **CONCESSIONÁRIA** é remunerada pelo total de quilômetros percorridos multiplicado pela tarifa de remuneração técnica vencedora da licitação. Este modelo incentiva a prestação de um serviço de qualidade e com menor interrupção, visto que, ela não é remunerada por

passageiros, mas sim por quilômetros rodados, não induzindo a superlotação dos veículos, por exemplo, o que reduz a satisfação dos **USUÁRIOS**.

- 13.4. Outra vantagem da remuneração na solução definida é que parte dela é obtida de acordo com o desempenho da **CONCESSIONÁRIA**, tal fato, também incentiva que a **CONCESSIONÁRIA** busque o atendimento das metas e margens de tolerância dos indicadores de desempenho de forma a buscar a remuneração máxima.
- 13.5. Destaca-se que o coeficiente de remuneração variável é obtido calculando o percentual da receita não comprometida com a operação e com o pagamento dos encargos de dívidas e capital de terceiros alavancados pela **CONCESSIONÁRIA**. Com isso, tem-se um projeto que incentiva o bom desempenho da **CONCESSIONÁRIA**, sem, contudo, colocar em risco a sua continuidade por liquidez.
- 13.6. As Receitas do Sistema de Transporte Público de Passageiros da **RMC (STPP)** advêm de quatro fontes, e assim são classificadas:
- i.
 - R1 – Receitas diárias provenientes do pagamento em dinheiro da passagem pelos usuários. Esta receita é arrecadada pelo cobrador, aferida pelo validador do ônibus e é recolhida diretamente pela **CONCESSIONÁRIA**. Todos os registros e receitas aferidas em dinheiro estão sujeitas a rotinas de auditoria. Esta receita é distribuída diariamente e permanece na **CONCESSIONÁRIA** que realiza sua arrecadação, como a primeira parcela da compensação pelos serviços prestados;
 - ii.
 - R2 – Receitas diárias das vendas de créditos de transporte. Esta receita é arrecadada pela **OPERADORA DO ITS**, responsável por sua gestão comercial e tecnológica, com relatório diário de receitas de vendas de crédito registrado no **SBE** e relatório diário de arrecadação de créditos disponibilizado via sistema ao **PODER CONCEDENTE**. Toda a R2 é

arrecadada na **CONTA TRANSPORTE** do **PODER CONCEDENTE** (Conta de Arrecadação e de Aplicação de Receitas do **STPP**) no mesmo dia, ou, no dia útil seguinte, na hipótese de valores recebidos em espécie. Todos os registros de arrecadação são sujeitos a rotinas de auditoria. Esta receita é distribuída e compensada diariamente, em D+3 (três dias úteis após seu registro e apuração) por meio de depósito da **CONTA TRANSPORTE** do **PODER CONCEDENTE** junto às contas correntes das **CONCESSIONÁRIAS**;

- iii. • R3 – Receitas Extra Tarifárias que poderão advir de parcela repassada ao **PODER CONCEDENTE** oriundas de:
- a) Receitas oriundas de exploração da Publicidade no **STPP**, conforme previsto na Lei nº 21.153/2022;
 - b) Receitas decorrentes da exploração comercial do **SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA**;
 - c) Outras formas de exploração direta ou indireta do **STPP**.
- iv. • R4 – São receitas dos repasses mensais, ou anuais, dos **SUBSÍDIOS PÚBLICOS** oriundos da União, do Estado e dos Municípios. São distribuídas para as **CONCESSIONÁRIAS**:
- a) R4M – Mensalmente ou anualmente.

13.6.1. A Receita Total (RT) do sistema, para a cobertura do Custo Total (CT) é definida de acordo com a equação 1:

$$RT = R1 + R2 + R3 + R4 = CT$$

13.7. A **TARIFA DE REMUNERAÇÃO TÉCNICA** será objeto de **REAJUSTE** anual, conforme as regras estabelecidas no **ANEXO REMUNERAÇÃO, REAJUSTE E REVISÃO ORDINÁRIA** e o cálculo descrito no **ANEXO CÁLCULO TARIFÁRIO**.

13.8. A cada 04 (quatro anos) será realizada a **REVISÃO ORDINÁRIA** do **CONTRATO**, excetuando a primeira **REVISÃO ORDINÁRIA** que acontecerá em 3 (três) anos, que poderá culminar na revisão da **TARIFA DE REMUNERAÇÃO TÉCNICA** e repactuação dos **INDICADORES DE DESEMPENHO**.

14. ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA E COMPATIBILIDADE COM A LEI DE DIRETRIZES ORÇAMENTÁRIAS E COM O PLANO PLURIANUAL

14.1. Conforme se depreende da instrução do procedimento que concentra os documentos que dão base para a modelagem da **LICITAÇÃO** demonstra que já houve manifestação prévia pela Secretária da Fazenda quanto à disponibilização futura de valores necessários e suficientes a fazer frente aos valores que eventualmente sejam necessários para fazer frente ao impacto do subsídio em face da diferença possível entre a tarifa técnica e a tarifa pública.

15. MODELO DE GESTÃO DO CONTRATO

15.1. Os poderes de fiscalização da execução do **CONTRATO** serão exercidos pelo **PODER CONCEDENTE** ou por órgão por ele autorizado, que terá no exercício de suas atribuições livre acesso, em qualquer época, aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes à concessão, assim como aos bens da concessão.

15.2. Os órgãos de fiscalização e controle do **PODER CONCEDENTE** são responsáveis pela supervisão, pela inspeção e eventual auditoria dos **CONTRATOS**, bem como pela avaliação do desempenho das **CONCESSIONÁRIAS**, que poderão ser realizadas a qualquer tempo.

- 15.3. Já a fiscalização durante a vigência do **CONTRATO** será de responsabilidade da Diretoria de Transportes, Departamento de Gestão do Transporte, devendo ser nomeados fiscal e gestor do **CONTRATO** ou equipe/comissão até o momento da assinatura do **CONTRATO**.
- 15.4. As determinações que vierem a ser emitidas no âmbito da fiscalização serão imediatamente aplicáveis e vincularão as **CONCESSIONÁRIA**, que poderão, em caso de discordância, se valer do direito à ampla defesa e ao contraditório conforme previsto em **CONTRATO**.
- 15.5. No exercício da fiscalização, o **PODER CONCEDENTE** deverá:
- 15.5.1. Acompanhar a prestação dos serviços, bem como a conservação dos bens integrantes da concessão.
 - 15.5.2. Proceder às vistorias para a verificação da adequação das instalações e equipamentos, determinando as necessárias correções, reparos, remoções ou substituições, às expensas da **CONCESSIONÁRIA**.
 - 15.5.3. Intervir na prestação dos serviços, quando necessário, de modo a assegurar a respectiva regularidade e o fiel cumprimento do **CONTRATO** e das normas legais pertinentes.
 - 15.5.4. Determinar que sejam refeitas as atividades e serviços, sem ônus para o **PODER CONCEDENTE**, se as já executadas não estiverem satisfatórias.
 - 15.5.5. Aplicar as sanções e penalidades previstas em **CONTRATO**, estabelecidas no **EDITAL** e seus **ANEXOS** e em demais normas legais e regulamentares aplicáveis.
- 15.6. A fiscalização e o gerenciamento do **CONTRATO** serão exercidos pelo **PODER CONCEDENTE**.

15.7. Haverá a contratação de **VERIFICADOR DE CONFORMIDADE** para mensuração dos **INDICADORES DE DESEMPENHO** e acompanhamento da gestão do **CONTRATO**.

15.7.1. Haja vista a estrutura da concessão com base em **INDICADORES DE DESEMPENHO**, mecanismos de remuneração variável, obrigação de prestação de contas e acompanhamento por **VERIFICADOR DE CONFORMIDADE**. Tais elementos, embora essenciais à boa governança e à transparência contratual, podem gerar divergências técnicas quanto à metodologia de aferição de **INDICADORES**, aplicação de **PENALIDADES**, apuração de **RECEITAS**, recomposição do equilíbrio **ECONÔMICO-FINANCEIRO** e interpretação de **RELATÓRIOS TÉCNICOS**.

15.7.2. Nesse contexto, a instituição de **COMITÊ DE PREVENÇÃO E RESOLUÇÃO DE DISPUTAS** mostra-se medida adequada e alinhada às boas práticas de contratos de infraestrutura, ao proporcionar solução célere, técnica e especializada para controvérsias surgidas durante a execução contratual. O mecanismo contribui para reduzir a judicialização, aumentar a segurança jurídica, preservar a continuidade do **SERVIÇO PÚBLICO ESSENCIAL** e reforçar a estabilidade regulatória, conferindo maior eficiência à gestão contratual e maior atratividade ao certame licitatório.

15.8. A fiscalização econômico-financeira e contábil do **CONTRATO** será exercida pelo **PODER CONCEDENTE**, podendo, para tanto, contar com o apoio de terceiros contratados, como é o caso do **VERIFICADOR DE CONFORMIDADE**.

15.9. As penalidades aplicáveis no âmbito deste **CONTRATO** serão aplicadas exclusivamente pelo **PODER CONCEDENTE**.

16. MODELO DE EXECUÇÃO DO CONTRATO

- 16.1. A **CONCESSIONÁRIA** deverá atender aos encargos e às obrigações estabelecidas no presente TR e Anexos Técnicos para fins de execução contratual.

17. ENCARGOS

- 17.1. Os serviços e investimentos deverão ser executados para as **LINHAS** intermunicipais do **PODER CONCEDENTE**, em conformidade com as especificações previstas no **EDITAL**, no **CONTRATO** e seus **ANEXOS**, bem como na **LEGISLAÇÃO APLICÁVEL**.
- 17.2. Os processos e tecnologias propostos para o sistema de transporte coletivo deverão proporcionar a redução de gases poluentes, além de serem ofertados em quantidade suficiente para atender a demanda pelo serviço do **PODER CONCEDENTE**.
- 17.3. A **CONCESSIONÁRIA**, a **OPERADORA DO ITS**, a **FORNECEDORA DO SBE**, o **PODER CONCEDENTE** e o **VERIFICADOR DE CONFORMIDADE**, deverão nas atividades de tratamento de Dados Pessoais agir de boa-fé e observarão os demais princípios dispostos no Art. 6º. da Lei Geral de Proteção de Dados.
- 17.4. As especificações técnicas para execução dos serviços objeto da **CONCESSÃO** contidas neste **ANEXO** devem considerar:
- 17.4.1. As definições técnicas das características da operação do serviço, assim como as **LINHAS** onde haverá operação de serviço conforme disciplinado no **APÊNDICE INFORMAÇÕES OPERACIONAIS**;
- 17.4.2. As definições técnicas do sistema avançado de transporte público, com as correspondentes tecnologias de informação e de comunicação voltadas ao

transporte público de passageiros, conforme disciplinado no **APÊNDICE ITS**;

17.4.3. As definições técnicas do **SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA** de **TARIFAS** e acessibilidade nos **SERVIÇOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS**, utilizados para controle numérico dos passageiros transportados, conforme disciplinado no **APÊNDICE ITS**;

17.4.4. As definições técnicas do **SERVIÇO DE ATENDIMENTO AO USUÁRIO – SAU** estão descritas no **APÊNDICE SERVIÇO DE ATENDIMENTO AO USUÁRIO**.

17.4.4.1. O software a ser submetido ao **PODER CONCEDENTE** para o gerenciamento do **SAU** deverá seguir, no que couber, os mesmos procedimentos previstos para o **SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA**, descrito no **APÊNDICE ITS**.

17.4.4.2. O **SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA** e o software de gerenciamento do **SISTEMA DE ATENDIMENTO AO USUÁRIO** poderão ser fornecidos pelo mesmo prestador, ficando a cargo das **CONCESSIONÁRIAS** tal definição, devendo atender a todas as exigências do **PODER CONCEDENTE**, inclusive no que concerne a interoperabilidade.

17.4.5. As definições técnicas de acesso à rede sem fio e informação de seus dados pessoais, conforme disciplinado no **APÊNDICE ESPECIFICAÇÕES BÁSICAS DE WIFI**;

17.4.6. As definições técnicas dos veículos utilizados para a operação do serviço, conforme disciplinado no **APÊNDICE ESPECIFICAÇÕES DA FROTA**;

17.4.7. Os padrões de identidade visual dos veículos, conforme disciplinado no **APÊNDICE MANUAL DE IDENTIDADE VISUAL E PLANTAS**;

Página 55 de 69

- 17.4.8. As definições técnicas das garagens para os veículos utilizados para a operação do serviço, conforme disciplinado no **APÊNDICE ESPECIFICAÇÃO BÁSICA DE GARAGEM**;
- 17.4.9. Os requisitos técnicos para inspeção veicular, conforme disciplinado no **APÊNDICE PROCEDIMENTOS PARA INSPEÇÃO VEICULAR**.
- 17.4.10. As definições técnicas para referenciamento da estrutura, método de cálculo da **TARIFA DE REMUNERAÇÃO TÉCNICA** para sustento da **OPERAÇÃO**, conforme disciplinado no **ANEXO CÁLCULO TARIFÁRIO**, e
- 17.4.11. As definições técnicas de elemento de gestão dos serviços e da relação contratual estabelecida com as **CONCESSIONÁRIAS**, conforme disciplinado no **ANEXO INDICADORES DE DESEMPENHO**.
- 17.5. Para fins de atingimento dos principais objetivos da **CONCESSÃO OBJETO** da presente **LICITAÇÃO**, deverá a **CONCESSIONÁRIA**, ainda:
- 17.5.1. Adquirir veículos adequados para a operação em **LINHAS** intermunicipais, como os veículos de classe Comum, Semipadron Multimodal, Padron Multimodal, Articulado Padrão, Articulado Multimodal, Articulado 5 portas (Linha Direta), Articulado Expresso, conforme as definições técnicas disciplinadas no **APÊNDICE ESPECIFICAÇÕES DA FROTA**;
- 17.5.2. Iniciar a operação do sistema de transporte público após a emissão da **ORDEM DE SERVIÇO**, que será emitida em até 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias após a publicação do **CONTRATO** no **PNCP**;
- 17.5.3. Adotar as medidas necessárias para a redução da emissão de gases poluentes, observando-se as normas vigentes e disposições elencadas no **APÊNDICE ESPECIFICAÇÕES DA FROTA**;
- 17.5.4. Cumprir as metas previstas no **ANEXO INDICADORES DE DESEMPENHO** e dimensionar os **SERVIÇOS** com base em sua

experiência, adequando seus recursos de forma a manter os padrões necessários para a execução dos **SERVIÇOS** e visando atender as especificações técnicas descritas no **CADERNO DE ENCARGOS**; e

- 17.5.5. Ser responsável pela locação de edificações de garagens e investimentos em frota auxiliar adequadas para a **FROTA** de veículos prevista.
- 17.6. A **CONCESSIONÁRIA** deverá disponibilizar **FROTA** de veículos adequada ao iniciar o **CONTRATO**.
- 17.7. A **CONCESSIONÁRIA** deverá ser responsável pelos serviços de manutenção, limpeza e conservação das estações tubos/terminais.
- 17.8. A **CONCESSIONÁRIA** deverá manter controladores de acessos nos terminais, conforme número de postos especificados no **ANEXO CÁLCULO TARIFÁRIO**.
- 17.9. A **CONCESSIONÁRIA** deverá disponibilizar as informações operacionais ao **PODER CONCEDENTE** e ao **VERIFICADOR DE CONFORMIDADE**, nos moldes disciplinados no **ANEXO INDICADORES DE DESEMPENHO**.

18. INVESTIMENTOS

- 18.1. Quanto à implantação dos investimentos, a **CONCESSIONÁRIA** deverá:
- 18.1.1. Dispor uma **FROTA** adequada às exigências da demanda e com as demais instalações para a acessibilidade dos portadores de deficiências ou mobilidade reduzida, de acordo com as disposições legais vigentes;
- 18.1.2. Manter em todo o período da **CONCESSÃO** a **FROTA PATRIMONIAL** (operacional mais a reserva) com idade média inferior, mas não igual a 07 (sete) anos por categoria;

18.1.3. A **CONCESSIONÁRIA** deverá adotar o método de cálculo para definir a idade média da **FROTA PATRIMONIAL**:

- a) A idade de um veículo, em anos, será o número de meses entre o período em que foi registrado a entrada do veículo no sistema⁸ e o período atual, sobre 12 (doze).
- b) A data de inclusão do veículo no sistema é o mesmo do seu primeiro Laudo de Inspeção Técnica (LIT), documento obrigatório para sua operação. Desta forma, o mês da data da inspeção será considerado como o inicial ($M = 0$), o seguinte como o primeiro ($M = 1$), e assim sucessivamente.

$$I_{c,j,x} = \frac{M_x}{12}$$

Em que: $I_{c,j,x}$: é a idade de cada veículo da categoria c , do **LOTE** j , no mês operacional x ; M_x : número de meses desde a entrada do veículo no sistema, no mês operacional x .

- c) A idade média do **LOTE** j , para a categoria de veículos c , no mês operacional x , será a média da idade dos n veículos pertencentes ao **LOTE** j , categoria c e ativos no sistema no mês operacional x . A quantidade de veículos n é determinada pela **FROTA TOTAL** (operacional mais a reserva) da categoria de veículos c , calculada para o mês de projeto do ano operacional ao qual pertence o mês operacional x :

$$Im_{c,j,x} = \frac{\sum_{i=1}^{FT_{c,j}} I_{c,j,x}}{FT_{c,j}}$$

Em que: $Im_{c,j,x}$: é a idade média da **FROTA** da categoria c , do **LOTE** j , no mês operacional x , em anos; $I_{c,j,x}$: é a idade de cada veículo da categoria c , do **LOTE** j , no mês operacional x , em anos; $FT_{c,j}$: é a **FROTA TOTAL** calculada da

⁸ No caso dos veículos com histórico de operação em outros sistemas, contratos, lotes ou quaisquer outras atividades, a data de entrada será dada pelo dia 1º de agosto do ano modelo do veículo. A inclusão de veículos com histórico de operação em outros sistemas, lotes ou quaisquer outras atividades, somente é possível no início do contrato.

categoria *c*, do **LOTE** *j*, para o mês de projeto do ano operacional ao qual pertence o mês operacional *x*.

18.1.4. Caso a idade média da **FROTA** iguale ou supere a referência limite de 07 (sete) anos, a **TARIFA DE REMUNERAÇÃO TÉCNICA** será corrigida com base na atualização dos respectivos coeficientes de depreciação (considerando o método de Cole) e de remuneração da(s) respectiva(s) categoria(s) de veículos conforme idade média real aferida, sem prejuízo das sanções cabíveis.

18.1.5. Manter uma reserva técnica suficiente para atender aos níveis de serviços e ao pleno funcionamento do **STPP**.

18.1.6. A **FROTA** de veículos deverá ser compatível com o sistema **EURO VI**, ou com aquele que venha a substituí-lo, bem como com tecnologias que comprovadamente apresentem desempenho ambiental superior.

18.2. O proponente deverá considerar, para fins de orçamentação de Investimentos e de Custos Operacionais, a seguinte distribuição, por Tecnologia, para o ano operacional de 2026:

Tabela 5 - Investimento por tecnologia veicular para o ano operacional de 2026

LOTE	Item	Comum	Semipadron Multimodal	Padrom Multimodal	Articulado Padrão	Articulado Multimodal	Articulado 5 Portas LD	Articulado Expresso
1	Km Total (mensal)	678.902	35.448	43.228	239.586	111.749	0	0
	Frota Patrimonial	123	3	9	48	15	0	0
	Frota Operacional	112	3	8	44	14	0	0
2	Km Total (mensal)	414.126	96.742	0	53.279	245.497	0	0
	Frota Patrimonial	86	10	0	13	62	0	0
	Frota Operacional	78	9	0	12	56	0	0
3	Km Total (mensal)	433.656	26.206	135.934	291.841	0	0	81.384
	Frota Patrimonial	84	7	25	70	0	0	22
	Frota Operacional	76	6	23	64	0	0	20
4	Km Total (mensal)	573.868	30.424	0	174.133	110.951	105.672	0

LOTE	Item	Comum	Semipadron Multimodal	Padrom Multimodal	Articulado Padrão	Articulado Multimodal	Articulado 5 Portas LD	Articulado Expresso
	Frota Patrimonial	92	8	0	32	19	18	0
	Frota Operacional	84	7	0	29	17	16	0

Fonte: AMEP.

- 18.3. Serão encargos da **CONCESSIONÁRIA** todos os gastos operacionais necessários à prestação do serviço, tais como, mas não se limitando a mão de obra de operação, custos de operação como combustíveis, lubrificantes, ARLA 32, manutenção dos veículos, mão de obra administrativa, despesas administrativas, custos com seguros, vistorias e licenciamentos.
- 18.4. A **CONCESSIONÁRIA** é responsável por todos os custos decorrentes do **ITS** e das determinações relacionadas à **FROTA**, investimentos em equipamentos e garagem.
- 18.5. Os valores previstos para o cenário base, que possuem caráter meramente referencial, estão disponibilizados no **ANEXO ESTUDOS DE VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA**.
- 18.6. A **CONCESSIONÁRIA** e/ou seus acionistas poderão oferecer em garantia os direitos emergentes da **CONCESSÃO** no intuito de obter financiamentos, desde que estes sejam necessários ao cumprimento das obrigações da **CONCESSIONÁRIA** assumidas no **CONTRATO**, até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade dos serviços.
- 18.7. Para os fins deste subitem entende-se por:
- I. Direitos emergentes da **CONCESSÃO**: todos os direitos adquiridos pela **CONCESSIONÁRIA** em função da assinatura do **CONTRATO**, incluindo, mas não se limitando, à receita tarifária, créditos de outra natureza presentes e futuros detidos pela **CONCESSIONÁRIA** (tais como créditos decorrentes de receitas acessórias ou complementares) e as ações representativas do capital social da **CONCESSIONÁRIA**; e

- II. Financiamentos: quaisquer operações de crédito ou de emissão de valores mobiliários, seja no Brasil ou no exterior.
- 18.8. Não estão incluídos no conceito de financiamentos para os fins da cláusula anterior deste **EDITAL** os empréstimos feitos à **CONCESSIONÁRIA** pelos acionistas da **SPE** ou por qualquer empresa que controle ou esteja sob controle comum de quaisquer dos acionistas da **SPE**.

19. DA MÃO DE OBRA A SER CONTRATADA

- 19.1. Caberá à **CONCESSIONÁRIA** a admissão de toda a mão de obra necessária, em quantidade e qualidade, para a **OPERAÇÃO**.
- 19.2. Caberá à **CONCESSIONÁRIA** todos os encargos e demais exigências das leis trabalhistas, fiscais, previdenciárias, entre outras que recai sobre a mão-de obra operacional e administrativa.
- 19.3. O **PODER CONCEDENTE** poderá exigir dispensa de funcionário cuja conduta seja prejudicial ao bom desempenho dos serviços, a qual deverá ser realizada dentro de 48 (quarenta e oito) horas. Se a dispensa originar ação na Justiça, o **PODER CONCEDENTE** não terá, em nenhum caso, qualquer responsabilidade.

20. DOS UNIFORMES E EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL E COLETIVA (EPI/EPC)

- 20.1. A **CONCESSIONÁRIA** deverá cumprir o disposto nas Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e as normas/instruções sobre Medicina e Segurança do Trabalho.
- 20.2. Todo pessoal em serviço deverá, por conta da **CONCESSIONÁRIA**, vestir uniforme completo, observando as normas de segurança, bem como os equipamentos necessários de segurança individual e coletiva, de forma a cumprir

Página 61 de 69

com o disposto nas Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e as normas/instruções relativas à medicina e segurança do trabalho.

- 20.3. A **CONCESSIONÁRIA** não poderá permitir a entrada em serviço de quaisquer trabalhadores desprovidos dos uniformes completos, EPI e EPC, exigíveis pela função que desempenham na prestação dos serviços contratados.
- 20.4. No decorrer da vigência contratual o **PODER CONCEDENTE** diligenciará no sentido de verificar o fiel cumprimento destas obrigações.

21. INFORMAÇÕES DE REFERÊNCIA

21.1. Do dimensionamento estimado para os serviços

21.1.1. Para dimensionamento dos serviços foi considerada uma quantidade anual de 50.088.659 (cinquenta milhões, oitenta e oito mil, seiscentos e cinquenta e nove) **PASSAGEIROS TRANSPORTADOS**, com média mensal de 1.043.514 (um milhão, quarenta e três mil, quinhentos e quatorze) passageiros, separada por **LOTE** da seguinte forma:

- a) **LOTE 01**: 14.574.792 (quatorze milhões, quinhentos e setenta e quatro mil, setecentos e noventa e dois) **PASSAGEIROS TRANSPORTADOS** por ano;
- b) **LOTE 02**: 10.807.549 (dez milhões, oitocentos e sete mil, quinhentos e quarenta e nove) **PASSAGEIROS TRANSPORTADOS** por ano;
- c) **LOTE 03**: 18.327.946 (dezoito milhões, trezentos e vinte e sete mil, novecentos e quarenta e seis) **PASSAGEIROS TRANSPORTADOS** por ano; e
- d) **LOTE 04**: 6.378.372 (seis milhões, trezentos e setenta e oito mil, trezentos e setenta e dois) **PASSAGEIROS TRANSPORTADOS** por ano;

21.1.2. A quantidade de **PASSAGEIROS EQUIVALENTE ESTIMADA** é de 47.768.177 (quarenta e sete milhões, setecentos e sessenta e oito mil, cento e setenta e sete) por ano, para todos os anos de Concessão, divididos em:

- e) **LOTE 01:** 13.944.701 (treze milhões, novecentos e quarenta e quatro mil, setecentos e um) **PASSAGEIROS EQUIVALENTES** por ano;
- f) **LOTE 02:** 10.174.843 (dez milhões, cento e setenta e quatro mil, oitocentos e quarenta e três) **PASSAGEIROS EQUIVALENTES** por ano;
- g) **LOTE 03:** 17.083.617 (dezessete milhões, oitenta e três mil, seiscentos e dezessete) **PASSAGEIROS EQUIVALENTES** por ano; e
- h) **LOTE 04:** 6.565.016 (seis milhões, quinhentos e sessenta e cinco mil e dezesseis) **PASSAGEIROS EQUIVALENTES** por ano;

21.1.3. Conforme regrado no item 1 da Matriz de Risco do ANEXO MATRIZ DE RISCO, o risco de demanda, compreendida como a variação da demanda projetada (passageiros transportados e passageiros equivalentes) e/ou da **RECEITA TARIFÁRIA**, é integralmente alocado ao **PODER CONCEDENTE**.

22. DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DA CONCESSÃO

22.1. A **CONCESSÃO** abrange a área referente aos **LOTES 01** (um), **02** (dois), **03** (três) e **04** (quatro) da **REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA/PR**, conforme mapas constantes no **APÊNDICE INFORMAÇÕES OPERACIONAIS**.

23. INFORMAÇÕES OPERACIONAIS SOBRE OS LOTES

23.1. A seguir, são apresentados os resumos operacionais das **LINHAS** de cada **LOTE**, conforme as tecnologias dos seus ônibus.

Tabela 6- LOTE 01. Resumo operacional

Código	Linha	Classificação da Linha	Tipo de Veículo
A01	Cachoeira / Curitiba (Moreira Garcez)	Troncal	Comum
A02	Cachoeira / Guadalupe	Linha Direta (Ligeirinho)	Padron Multimodal

Código	Linha	Classificação da Linha	Tipo de Veículo
A04	Tamandaré / Cabral	Linha Direta (Ligeirinho)	Articulado Multimodal
A06	Tamandaré / Guadalupe (via Minérios)	Troncal	Comum
A07	Tamandaré / Praça 19 (via Lamenha)	Troncal	Comum
A18	Tamandaré / Cabral	Integração	Articulado Padrão
A24	Cachoeira / Santa Felicidade	Integração	Comum
A31	Jardim Graziela	Integração	Comum
A32	Vila Prado	Integração	Comum
A72	Tamandaré / Praça 19 (via Jd. Paraíso)	Troncal	Comum
A73	Jardim Marrocos / Praça 19	Convencional	Comum
A77	Tanguá / Guadalupe	Convencional	Comum
A78	Vila Marta / Praça 19	Convencional	Comum
A80	Tanguá (Vila Marta) / Guadalupe	Convencional	Comum
A89	Tamandaré / Moreira Garcez (via Cachoeira - Cabral)	Troncal	Articulado Padrão
I30	Balsa Nova / Campo Largo	Intercidades	Comum
I33	Balsa Nova / Campo Largo (via Bugre)	Intercidades	Comum
I34	Itambé	Intercidades	Comum
I66	Dr. Ulysses / Cerro Azul	Intercidades	Comum
I67	Cerro Azul / Rio Branco do Sul	Intercidades	Comum
I71	Itaperuçu / Rio Branco do Sul	Intercidades	Comum
I81	Itaperuçu / Tamandaré	Intercidades Integrado	Comum
I82	Rio Branco do Sul / Tamandaré	Intercidades Integrado	Comum
I90	T. Cachoeira / T. Maracanã	Intercidades Integrado	Comum
J02	Campo Largo / Campina do Siqueira	Linha Direta (Ligeirinho)	Articulado Multimodal
J12	Rebouças	Integração	Comum
J16	Santa Ângela	Integração	Comum
J17	Dom Pedro II / Campo Comprido	Integração	Comum
J18	Dona Fina	Integração	Comum
J20	Vila Torres	Integração	Comum
J61	Hospital do Rocio / Guadalupe	Convencional	Semipadron Multimodal
J62	Campo Largo / Guadalupe	Convencional	Comum
K01	Itaperuçu / Guadalupe (via Rod. dos Minérios)	Convencional	Comum
K71	Itaperuçu / Praça 19	Convencional	Articulado Padrão
L71	Rio Branco do Sul / Praça 19	Convencional	Articulado Padrão
L79	Rio Branco / Praça 19 (via Term. Tamandaré)	Convencional	Comum
P11	Campo Magro	Integração	Comum

Código	Linha	Classificação da Linha	Tipo de Veículo
P12	Campo Magro (São Benedito)	Integração	Comum
P13	Bom Pastor	Integração	Comum
P14	Jardim Boa Vista	Integração	Comum
P15	Jardim Pioneiro	Integração	Comum
P16	Jardim Boa Vista (Padre Aleixo)	Integração	Comum
P17	Campo Novo / Santa Felicidade (via Passaúna)	Integração	Comum
P18	Jardim Cecília / Santa Felicidade	Integração	Comum
P59	Bom Pastor (via Jd. Pioneiro)	Integração	Comum

Tabela 7- LOTE 02. Resumo operacional

Código	Linha	Classificação da Linha	Tipo de Veículo
B02	Maracanã / Tiradentes	Linha Direta (Ligeirinho)	Padron Multimodal
B05	Guaraituba / Cabral (via Maracanã - Estação Atuba)	Linha Direta (Ligeirinho)	Articulado Multimodal
B06	Guaraituba / Rui Barbosa (via Maracanã - SEMIDIRETO)	Troncal	Comum
B07	Guaraituba / Cabral (via Maracanã)	Linha Direta (Ligeirinho)	Articulado Multimodal
B11	Maracanã / Santa Cândida	Integração	Comum / Articulado Multimodal
B20	Guaraituba / Cabral (via Maracanã - Estação Atuba)	Integração	Articulado Multimodal
B25	Maracanã / Bairro Alto	Integração	Comum
B39	Campo Alto / Santa Cândida	Integração	Comum
B41	Maracanã / Capão da Imbuia	Integração	Articulado Multimodal
B43	Rio Verde	Integração	Comum
B57	Campo Alto / Santa Cândida (Circular)	Integração	Comum
B58	Maracanã / Santa Cândida (Circular)	Integração	Comum
B73	Jardim Osasco / Guadalupe	Convencional	Comum
B76	São Sebastião / Guadalupe	Convencional	Comum
B78	São Gabriel / Guadalupe	Convencional	Comum
B89	Guaraituba / Guadalupe (via Maracanã - Cabral)	Integração	Articulado Multimodal
C66	Vila Zumbi / Estação Atuba	Convencional	Semipadron Multimodal
I20	Colombo / São José	Intercidades Integrado	Articulado Padrão
I35	Jardim Paulista / Guaraituba	Intercidades Integrado	Comum

Código	Linha	Classificação da Linha	Tipo de Veículo
I40	Quatro Barras / Piraquara	Intercidades Integrado	Comum
I43	Bocaiúva / Guaraituba	Intercidades Integrado	Comum
I68	Adrianópolis / Tunas do Paraná	Intercidades	Comum
I69	Tunas do Paraná / Bocaiuva do Sul	Intercidades	Comum
I91	T. Tamandaré / Colombo	Intercidades Integrado	Comum
N01	Hospital Caron / Atuba (via Jd. Paulista - Q. Barras)	Integração	Semipadron Multimodal
N61	Campina Grande do Sul / Guadalupe	Troncal	Comum
N62	Jardim Paulista / Guadalupe	Troncal	Comum
N72	Eugênia Maria / Guadalupe	Troncal	Comum
O31	Quatro Barras / Estação Atuba (via Graciosa)	Integração	Semipadron Multimodal
O62	Q. Barras / Guadalupe (via Estação Atuba)	Troncal	Semipadron Multimodal
O74	Quatro Barras / Guadalupe	Troncal	Comum
S01	Colombo (Sede) / Guadalupe (via T. Roça Grande)	Troncal	Articulado Multimodal
S02	Roça Grande / Linha Verde	Integração	Semipadron Multimodal
S03	Roça Grande / Santa Cândida	Integração	Articulado Multimodal
S89	São Sebastião / Guadalupe (via São Gabriel)	Convencional	Comum

Tabela 8 - LOTE 03. Resumo operacional

Código	Linha	Classificação da Linha	Tipo de Veículo
C01	Pinhais / Rui Barbosa	Expresso	Expresso Articulado
C02	Pinhais / Tiradentes	Linha Direta (Ligeirinho)	Padron Multimodal
C03	Pinhais / Guadalupe	Troncal	Articulado Padrão / Comum
C04	Direto Capão da Imbuia	Integração	Semipadron Multimodal
C36	Pinhais / Centenário / Bairro Alto	Integração	Comum
C41	Pinhais / Bairro Alto (Emiliano Perneta)	Integração	Comum
C72	Vila Palmital / Estação Atuba	Convencional	Semipadron Multimodal
D01	T. Piraquara / Santos Andrade (via T. São Roque)	Troncal	Articulado Padrão
D02	T. São Roque / Santos Andrade	Troncal	Comum

Código	Linha	Classificação da Linha	Tipo de Veículo
E01	Urano / Guadalupe	Troncal	Comum
E02	Aeroporto / Guadalupe (via T. Boqueirão)	Linha Direta (Ligeirinho)	Padron Multimodal
E03	Afonso Pena / Guadalupe	Troncal	Comum
E05	T. Central / Guadalupe	Troncal	Comum
E11	T. Afonso Pena / T. Boqueirão	Integração	Articulado Padrão
E12	Afonso Pena / Centenário	Integração	Comum
E21	Centro São José / T. Boqueirão	Integração	Comum
E68	Quississana / Guadalupe	Convencional	Comum
E71	Praça da Juventude / Guadalupe (via Jd. Ipê)	Convencional	Articulado Padrão
E76	Posto Paris / Guadalupe	Convencional	Articulado Padrão
I12	Vila Nova	Intercidades Integrado	Articulado Padrão
I13	Água Clara	Intercidades Integrado	Comum
I14	T. São Roque / T. Pinhais (via Guarituba)	Intercidades Integrado	Comum
I15	Jardim Holandês	Intercidades Integrado	Comum
I16	T. Pinhais / T. Guaraituba	Intercidades Integrado	Comum
I17	T. São Roque / T. Pinhais	Intercidades Integrado	Articulado Padrão
I22	Guarituba	Intercidades Integrado	Articulado Padrão / Comum
I60	Piraquara / São José	Intercidades Integrado	Comum
I63	Lagoinha / São José	Intercidades	Comum

Tabela 9- LOTE 04. Resumo operacional

Código	Linha	Classificação da Linha	Tipo de Veículo
F01	Fazenda / Pinheirinho	Integração	Articulado Padrão
F02	Fazenda / Curitiba	Linha Direta (Ligeirinho)	Articulado 5 portas (LINHA Direta)
F03	Fazenda Direto	Integração	Articulado Padrão
F05	Fazenda / CIC	Integração	Articulado Padrão
F06	Fazenda / Sítio Cercado	Integração	Comum
F71	Fazenda / Guadalupe	Troncal	Comum
G11	Quitandinha / Fazenda Rio Grande	Intercidades Integrado	Comum
G72	Areia Branca / Guadalupe	Convencional	Comum
H01	Araucária / Guadalupe	Troncal	Comum
H02	Araucária / Capão Raso	Linha Direta (Ligeirinho)	Articulado Multimodal
H11	Araucária / Pinheirinho	Integração	Comum

Código	Linha	Classificação da Linha	Tipo de Veículo
H12	Araucária / Portão	Integração	Comum
H13	T. Angélica / T. Portão (Direto)	Integração	Comum
H20	T. Angélica / T. Capão Raso	Linha Direta (Ligeirinho)	Semipadron Multimodal
H24	Angélica / Pinheirinho	Integração	Articulado Multimodal
H31	Tupy / Tatuquara	Integração	Comum
H97	Angélica / Guadalupe	Troncal	Comum
I11	Araucária / Fazenda	Intercidades Integrado	Comum
I21	Fazenda / Agudos do Sul	Intercidades	Comum
I32	Araucária / Campo Largo	Intercidades	Comum
I61	Rio Negro / Areia Branca	Intercidades	Comum
I62	Piên / Areia Branca	Intercidades	Comum
I64	Lapa / Araucária	Intercidades	Comum
I70	Fazenda / São José	Intercidades Integrado	Comum
R11	Contenda / Araucária	Intercidades Integrado	Comum

23.2. As informações mais detalhadas, como os mapas e **ITINERÁRIOS** completos, são disponibilizados no documento **APÊNDICE INFORMAÇÕES OPERACIONAIS**.

24. OBRIGAÇÃO DO CONTRATO À EXECUÇÃO DE LOGÍSTICA REVERSA E ATENDIMENTO À LEGISLAÇÃO AMBIENTAL

24.1. A **CONCESSIONÁRIA** é responsável pela gestão dos passivos ambientais por ela gerados na operação da garagem e pátio de estacionamento, ficando às suas custas o monitoramento e as medidas para o controle e restauração ambiental, inclusive no que concerne a implantação e realização de logística reversa nos termos da legislação vigente.

24.2. A **CONCESSIONÁRIA** deverá, de forma a respeitar completamente a legislação ambiental vigente, prever principalmente, mas não se limitando: controle sistemático da emissão de fumaça preta dos veículos a diesel, coleta e destinação adequada de óleo usado, pneus usados, baterias usadas, separação e destinação de resíduos Classe II para reciclagem, possuir estação de tratamento de águas

Página 68 de 69

residuais (ETAR), captação e aproveitamento de água de chuva, possuir recepção, controle da qualidade, armazenagem e manuseio de combustíveis e emitir relatório com declaração anual das emissões de CO₂ (pegada de carbono da FROTA).

Curitiba/PR, datado e assinado eletronicamente.

Elaborado por:

COMISSÃO DE CONTRATAÇÃO ESPECIAL
DESIGNADA PELA PORTARIA/AMEP Nº 44/2025

Página 69 de 69

Documento: **04.ANEXOIVTERMODEREFERENCIA.pdf**.

Assinatura Avançada realizada por: **Claudio Jose Zerbeto Assis (XXX.650.659-XX)** em 01/07/2026 18:13 Local: AMEP/DTIM, **Joacir da Silva Rodrigues (XXX.303.389-XX)** em 01/07/2026 18:15 Local: AMEP/CLSTPP, **Lucas Humaita Blitzkow da Silva (XXX.041.069-XX)** em 01/07/2026 18:16 Local: AMEP/DTIM, **Wilianson Correa (XXX.029.209-XX)** em 01/07/2026 18:17 Local: AMEP/DTIM, **Ana Silvia Smania Gomes (XXX.971.158-XX)** em 01/07/2026 18:18 Local: AMEP/DTIM, **Almir Nunes de Faria (XXX.847.489-XX)** em 01/07/2026 18:25 Local: AMEP/DTIM, **Wilhelm Eduard Milward de Azevedo Meiners (XXX.667.189-XX)** em 01/07/2026 18:27 Local: AMEP/DTIM.

Inserido ao protocolo **25.697.526-2** por: **Joacir da Silva Rodrigues** em: 01/07/2026 17:58.



Documento assinado nos termos do Art. 38 do Decreto Estadual nº 7304/2021.

A autenticidade deste documento pode ser validada no endereço:
<https://www.eprotocolo.pr.gov.br/spiweb/validarDocumento> com o código: