

CONCESSÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO MUNICÍPIO DE GRAMADO/RS

ANEXO II – TERMO DE REFERÊNCIA – ESPECIFICAÇÃO DO SERVIÇO

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	5
2	NOVO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO	6
2.1	DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	6
2.2	ÁREA DE CONCESSÃO	6
2.3	EXECUÇÃO DO SERVIÇO	6
2.4	PRORROGAÇÃO	7
2.5	TRANSIÇÃO DO SISTEMA ATUAL PARA O SISTEMA PROPOSTO	8
3	ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO	10
3.1	RECURSOS	10
3.1.1	<i>Recurso Pessoal</i>	10
3.1.2	<i>Recursos Materiais</i>	10
3.1.3	<i>Padronização dos Uniformes</i>	11
3.1.4	<i>Frota do Serviço</i>	11
3.2	INSTALAÇÕES, MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS	13
3.2.1	<i>Instalações</i>	13
3.2.2	<i>Dimensões e instalações gerais</i>	14
3.3	PONTOS DE EMBARQUE E DESEMBARQUE	14
3.3.1	<i>Conceituação</i>	14
3.3.2	<i>Direitos e Obrigações</i>	14
3.3.3	<i>Identificação de Pontos de Embarque e Desembarque</i>	15
3.4	PROGRAMAÇÃO OPERACIONAL	15
4	MODELO FUNCIONAL	17
4.1	CONCEITO	17
4.2	FROTA MÍNIMA NECESSÁRIA	18
4.3	CARACTERIZAÇÃO DA REDE PROPOSTA	18
4.3.1	<i>Sistema Proposto</i>	18
4.3.2	<i>Incorporação de demandas futuras</i>	20
4.4	DADOS OPERACIONAIS	20
4.4.1	<i>Percurso Programado</i>	20
4.4.2	<i>Quilometragem Improdutiva</i>	22
4.4.3	<i>Tipos de passageiros</i>	22
4.4.4	<i>Demanda/Passageiros Transportados</i>	23
4.4.5	<i>Flexibilização Tarifária e Concessão de Descontos</i>	23
4.4.6	<i>Integração Tarifária Temporal</i>	24
4.4.7	<i>Presença de Cobradores</i>	24
4.5	ESTRUTURA DE GESTÃO	24
4.5.1	<i>Sistema de Controle Operacional – SCO</i>	25
4.5.2	<i>Sistema de Atendimento ao Passageiro – SAP</i>	26
4.5.3	<i>Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE</i>	27
4.5.4	<i>Sistema de Monitoramento por Câmeras – SMC</i>	28

4.6	ASPECTOS TÉCNICO-FINANCEIROS.....	28
4.6.1	<i>Parâmetros Considerados</i>	29
4.6.2	<i>Dos Tipos de Tarifas</i>	30
4.6.3	<i>Da Demanda Equivalente Mensal do Sistema</i>	30
4.6.4	<i>Da Definição da Tarifa Técnica de Referência e de Remuneração</i>	31
4.6.5	<i>Da Definição da Tarifa Pública</i>	32
4.6.6	<i>Do Indicador Global de Qualidade do Serviço (IGQS)</i>	33
4.6.7	<i>Do Reajuste e da Revisão da Tarifa Técnica de Remuneração</i>	33
4.6.8	<i>Do Repasse Mensal Efetivo</i>	36
4.6.9	<i>Da Matriz de Riscos</i>	37
5	DAS COMPETÊNCIAS E ENCARGOS	39
5.1	DAS COMPETÊNCIAS DO PODER CONCEDENTE.....	39
5.2	DOS ENCARGOS DO PODER CONCEDENTE.....	39
5.3	DOS ENCARGOS DA CONCESSIONÁRIA.....	40
5.4	DO FORNECIMENTO DE INFORMAÇÕES AO PODER CONCEDENTE.....	41
5.5	OBRIGAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA EM RELAÇÃO AO SERVIÇO DE ATENDIMENTO AO PASSAGEIRO	41
5.6	DO PESSOAL DA CONCESSIONÁRIA	41
5.6.1	<i>Do Pessoal de Operação</i>	41
5.6.2	<i>Dos Motoristas</i>	42
5.6.3	<i>Pré-requisitos para contratação do pessoal da Concessionária</i>	43
6	DA TERCEIRIZAÇÃO DOS SERVIÇOS	44
7	DOS BENS REVERSÍVEIS	44
8	DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS	45
9	ANEXOS	46

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Tipos de Veículos.....	11
Tabela 2: Quantidade de Veículos do Serviço	18
Tabela 3: Linhas de transporte coletivo de Gramado – Sistema Proposto.....	19
Tabela 4: Viagens programadas – Sistema Proposto.....	20
Tabela 5: Quilometragem percorrida – Sistema Proposto	21
Tabela 6: Demanda por tipo de dia – média entre abril de 2023 e março de 2024	23

SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO MUNICÍPIO DE GRAMADO

TERMO DE REFERÊNCIA – ESPECIFICAÇÃO DO SERVIÇO

1 INTRODUÇÃO

O presente Termo de Referência tem por objetivo estabelecer as políticas públicas, diretrizes, critérios e demais parâmetros técnicos, jurídicos, operacionais, econômicos e financeiros e de conveniência que deverão ser considerados na formulação do Edital de Concorrência Pública para seleção de prestador do Sistema de Transporte Público Coletivo do Município de Gramado (STPC), em regime de Concessão exclusiva.

O presente Termo de Referência possui como base os seguintes critérios:

- a) Racionalizar a Rede de Transporte - Processo de melhoria da rede;
- b) Ajustar a forma de operação das linhas com vistas a:
 1. Aumentar a disponibilidade do sistema diminuindo o intervalo entre veículos, os tempos de espera e de viagens;
 2. Aumentar a regularidade e confiabilidade do sistema;
- c) Permitir o enquadramento nos critérios operacionais que serão previstos no Plano de Mobilidade Urbana estabelecido pela Lei Federal Nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

Integram ao presente Termo de Referência:

- a) ANEXO II.1 Detalhamento físico da Rede Proposta;
- b) ANEXO II.2 Especificações das Instalações;
- c) ANEXO II.3 Especificação da Frota;
- d) ANEXO II.4 Procedimentos de Apoio à Gestão, Monitoramento, Fiscalização, Avaliação e Ajuste do Sistema de Transporte;
- e) ANEXO II.5 Especificações dos Sistemas de Gestão, Informação e Controle;
- f) ANEXO II.6 Especificações do Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE;
- g) ANEXO II.7 Diretrizes de Acessibilidade;
- h) ANEXO II.8 Plano de Desenvolvimento;
- i) ANEXO II.9 Estudo Econômico-Financeiro;
- j) ANEXO II.10 Instruções para Apresentação da Proposta Financeira;
- k) ANEXO II.11 Legislação Municipal;
- l) ANEXO II.12 Proposta Financeira – Gramado (*arquivo em formato .xlsx*).

2 NOVO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO

2.1 Disposições Preliminares

O gerenciamento, o planejamento operacional, o controle e a fiscalização do Sistema de Transporte Público Coletivo (STPC) do Município de Gramado serão realizados pelo Poder Concedente.

O modelo adotado orienta-se pela seleção do “menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado”, conforme disposto na Lei 8987/95, inciso I do artigo 15, para exploração e prestação do STPC do Município de Gramado, mediante Concessão de Serviço Público, na modalidade concorrência, exclusiva à iniciativa privada que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado.

Para o julgamento da licitação, será considerado o critério de menor valor da Tarifa Técnica de Remuneração do serviço público a ser prestado, desde que inferior à Tarifa Técnica de Referência fixada em Edital.

2.2 Área de Concessão

A área de Concessão para o Sistema de Transporte Público Coletivo (STPC) abrange a totalidade territorial do Município de Gramado. Não se trata da Concessão de Linhas, mas da execução do STPC do Município de Gramado, no âmbito do território do Município, de forma integral e exclusiva.

A Concessionária vencedora do certame obrigará-se a executar, durante o exercício da Concessão, quaisquer outras linhas que não as previstas inicialmente no Termo de Referência, bem como as alterações daquelas linhas inicialmente estabelecidas no Termo de Referência, em função da demanda ou em decorrência de novas necessidades de transporte, desde que respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

2.3 Execução do Serviço

O Sistema de Transporte Público Coletivo (STPC) do Município de Gramado será executado, em até 60 (sessenta) dias após a entrega da Ordem de Serviço emitida pelo Concedente, pelo período de 10 (dez) anos, conforme os padrões técnico-operacionais regulamentados pelas normas complementares e pelas demais Leis ou regulamentos que disciplinem a integração entre as diferentes modalidades de transporte coletivo no âmbito municipal. O poder concedente deverá ser informado formalmente 40 (quarenta) dias antes do início da operação da nova concessão.

O STPC do Município de Gramado será executado conforme os padrões técnico-operacionais regulamentados pelas normas complementares e pelas demais Leis ou regulamentos que disciplinem a integração entre as diferentes modalidades de transporte coletivo no âmbito municipal.

O STPC do Município de Gramado será colocado à disposição da população, contra a exigência de pagamento de Tarifa Pública a ser fixada pelo Município.

Os custos operacionais da Concessionária serão periodicamente atualizados e o cálculo deverá ser resultante dos preços dos insumos, da frota e respectiva distribuição por faixa etária, dos investimentos e imobilizações, dos coeficientes, taxas e percentuais propostos, além dos demais resultados e méritos, nos termos do Art. 15, III da Lei Federal Nº 8.987 de 13 de fevereiro de 1995.

O item 4.6 deste documento apresenta detalhadamente todos os aspectos financeiros referentes ao contrato. O desconto ofertado pela Concessionária em sua proposta financeira será considerado nas futuras atualizações dos custos do sistema.

O serviço integrante do STPC no Município de Gramado consiste nas linhas urbanas de transporte por ônibus, realizados no âmbito do Município. O STPC são os serviços públicos prestados de forma direta ou indiretamente, executados de forma contínua e permanente, obedecendo à área de operação, faixa de acessibilidade, horários, itinerários e frequência horária pré-estabelecida e que atendam integralmente as necessidades da população do município, com segurança, eficiência, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Não fazem parte do objeto desta Concessão os serviços especiais, que compreendem os serviços de fretamento que serão regidos por regulamento próprio, definido em Lei.

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

A Concessionária durante toda a jornada de operação deverá garantir a adequada prestação do serviço, em especial no que diz respeito à regularidade. A Concessionária poderá recusar o transporte ao usuário quando, por sua conduta, comprometa de qualquer forma a segurança, o conforto e a tranquilidade dos demais passageiros.

Não faz parte do objeto desta Concorrência a instalação, manutenção, bem como a exploração dos espaços publicitários dos pontos de Embarque e Desembarque ao longo das vias e itinerários do STPC do Município.

As receitas líquidas advindas da exploração dos espaços publicitários dos veículos utilizados no município para operação do serviço deverão ser revertidas integralmente como receita acessória não operacional do STPC, nos termos do item 2.2.7 do Anexo II.9.

2.4 Prorrogação

O prazo da Concessão será de **10 (dez) anos**, contados da data de início dos serviços, podendo ser prorrogado apenas uma vez pelo mesmo período inicialmente concedido, motivada por razões de interesse público relacionadas a boa qualidade do serviço, nos termos do § 2º do Art. 20 da Lei Municipal 3.141/2013.

Para tanto, a empresa Concessionária deve manifestar formalmente o interesse de prorrogação junto à Prefeitura de Gramado até o início do **105º mês** de vigência da concessão (quinze meses antes do término do contrato). No ato da manifestação de interesse de prorrogação, a Concessionária deve apresentar um plano técnico-gerencial contendo prazos para prorrogação e melhoria do serviço em operação, tais como:

- Expansão de linhas;
- Rejuvenescimento da frota operante;
- Adoção de novas tecnologias de controle operacional e de informação aos usuários;
- Utilização de veículos menos poluentes;
- Proposição de maiores comodidades aos usuários dentro dos veículos e nos pontos de embarque e desembarque;

A Prefeitura de Gramado, por sua vez, deve manifestar e deliberar pela aprovação integral ou parcial ou pela reprovação do pedido de prorrogação apresentado em um prazo máximo de **30 (trinta) dias** após o protocolo do pedido da Concessionária. Em caso de reprovação ou de aprovação parcial, a Concessionária terá um prazo de 30 (trinta) dias para apresentar novo pedido de prorrogação, tendo a Prefeitura **30 (trinta) dias** para deliberar formalmente sobre o pleito.

A oficialização da prorrogação deve ocorrer até o **108º mês** de concessão e a implementação integral das melhorias constantes no plano apresentado por parte da Concessionária deve ocorrer até o **114º mês** de concessão, cabendo à Prefeitura validar e aprovar o integral cumprimento do compromisso assumido na solicitação de prorrogação aprovado.

Caso não seja oficializada a prorrogação do contrato, nos termos deste edital, caberá ao Executivo Municipal formalizar decisão, procedendo a denúncia do contrato, para efeito de não ser prorrogado, sob razão motivada de interesse público, conforme Art. 20 da Lei Municipal nº 3.141/2016.

2.5 Transição do Sistema Atual para o Sistema Proposto

Como o Termo de Referência apresenta uma reestruturação no STPC do município de Gramado, a transição entre o sistema atual para o proposto deve ser realizada de forma que não se prejudique os usuários do sistema.

Deste modo, a Concessionária deverá apresentar, em até **30 (trinta) dias**, contados da entrega da Ordem de Serviço emitida pela Concedente, um Plano de Transição do Sistema Atual para o sistema definido neste Termo de Referência. O plano deverá ser aprovado pelo Órgão Gestor em até **15 (quinze) dias** corridos após a entrega do Plano de Transição. O Plano de Transição deverá abordar, no mínimo, os seguintes itens:

- Cronograma de alteração das linhas do sistema atual para o sistema proposto;
- Projeto de implantação, contendo diretrizes, especificações e cronograma de mudança do sistema de bilhetagem eletrônica;
- Apresentação dos quadros de horários propostos pela Concessionária;
- Local e data para início das operações do escritório comercial, equipado e em condições de atendimento ao usuário, na área central do município;
- Estratégia para substituição dos cartões e utilização dos créditos remanescentes;
- Estratégia de divulgação da possibilidade de integração tarifária por meio do cartão;
- Estratégia de divulgação das novas linhas e horários para a população;
- Monitoramento da demanda transportada diária durante o período de transição para execução de possíveis melhorias;
- Política de flexibilização tarifária e concessão de descontos.

A partir do início das operações da nova Concessionária, deverão ser ofertados os itinerários e os quadros de horários previsto no Termo de Referência deste Edital.

Deverá ainda ser garantida a possibilidade de integral e contínua utilização créditos eletrônicos existentes nos cartões de bilhetagem do sistema atual (se existentes) ou vale transporte em papel até eventual substituição. Esta transição dos créditos eletrônicos deverá estar detalhada no Plano de Transição elaborado pela Concessionária, devendo ser respeitado uma validade mínima de **90 (noventa) dias** após o início da operação

da nova Concessionária para utilização dos créditos adquiridos antes da nova concessão. Os créditos ou vales transporte não utilizados neste prazo de 90 dias, perderão o seu valor.

A partir do início das operações da nova Concessionária, o Sistema de Bilhetagem Eletrônica deverá já estar implementado em todos os veículos do sistema bem como a integração tarifária para os usuários do sistema.

A Proponente Vencedora deverá constituir Sociedade de Propósito Específico (SPE), de acordo com as leis da República Federativa do Brasil, com a finalidade exclusiva de operar a Concessão e manter sede e domicílio fiscal em Gramado. O escritório administrativo e as instalações comerciais e de atendimento ao usuário, incluindo ponto de venda de créditos eletrônicos a ser instalado na área central do município, devem estar funcionando regularmente no Município de Gramado em até **45 (quarenta e cinco) dias** corridos contados da entrega da Ordem de Serviço emitida pela Concedente.

3 ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO

O Município de Gramado, na condição de **CONCEDENTE** considera o prévio conhecimento da metodologia de trabalho um item essencial, quer para a adequada prestação dos serviços, quer para o controle de custos e fiscalização da operação. Para tanto, a Concessionária deverá dispor a forma como vai organizar a execução do serviço objeto desta licitação antes do início das atividades, estruturando-os da seguinte forma:

1. Recursos;
2. Instalações, Máquinas e Equipamentos;
3. Pontos de Embarque e Desembarque;
4. Programação Operacional;

3.1 Recursos

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

3.1.1 Recurso Pessoal

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

3.1.1.1 Estrutura Organizacional

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

3.1.1.2 Pessoal

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

3.1.2 Recursos Materiais

Deverão ser apresentados, na forma de relação explícita os principais recursos materiais que serão empregados (máquinas, equipamentos, ferramental e recursos de informática) direta ou indiretamente, na execução dos serviços, considerando, na abordagem, os seguintes tópicos:

- a) Ferramental de manutenção;
- b) Recursos de informática a serem utilizados, incluindo equipamentos e sistemas;
- c) Veículos de apoio;
- d) Meios de comunicação entre a garagem e o campo;
- e) Máquinas e equipamentos, de uso na manutenção e postos de serviços (lavação, borracharia, lubrificação, funilaria e pintura).

3.1.3 Padronização dos Uniformes

A Concessionária deverá adotar uniforme padronizado para motoristas e demais pessoal de apoio operacional, de atendimento ao público, bem como para uso de mecânicos e auxiliares de manutenção, além do pessoal administrativo e comercial.

A utilização de uniformes padronizado tem como objetivo facilitar a identificação dos profissionais no desenvolvimento de suas atividades, sempre levando em consideração o bem-estar e a segurança dos colaboradores.

3.1.4 Frota do Serviço

3.1.4.1 Caracterização dos Veículos

Para operar o Sistema Proposto, serão necessários um total de 24 veículos, sendo 20 veículos operacionais e 4 reservas.

Serão aprovados para os serviços públicos de transporte coletivo veículos do tipo miniônibus com ar-condicionado, básico sem ar-condicionado e básico com ar-condicionado, de característica urbana, apropriados às características das vias e logradouros públicos do Município.

Após o início e consolidação da operação do STPC, a Concessionária poderá requerer a utilização de veículos menores ou maiores, desde que seja realizado um estudo técnico que comprove a viabilidade de utilização deste tipo de veículo sem prejudicar o nível de qualidade e conforto do sistema. Tal estudo técnico deve ser analisado e validado pelo Órgão Gestor do STPC do Município de Gramado.

Os veículos do tipo básico e miniônibus, apresentados na Tabela 1, deverão satisfazer às condições de conforto, segurança e especificações, observadas as exigências do Código Nacional de Trânsito e as normas e padrões técnicos estabelecidos ABNT em vigor, e que apresentem laudo veicular expedido por empresa devidamente credenciada pelo INMETRO, quando expressamente exigido pelo Poder Concedente.

Tabela 1: Tipos de Veículos

Classes	Capacidade	Serviço
Ônibus Básico	Mínimo de 70 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia e possuir plataforma elevatória veicular (elevador)	Urbano
Miniônibus	Mínimo de 30 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão guia e possuir plataforma elevatória veicular (elevador)	Rural

A frota vinculada ao Sistema de Transporte Público Coletivo do Município de Gramado, deverá ser totalmente emplacada no Município e deverá adequar-se, em termos de acessibilidade, aos prazos e ao que estabelece o Decreto Federal Nº 5.296/2004, que regulamenta as Leis Federais Nº 10.048/2000 e Nº 10.098/2000 e ao que estiver disposto no Edital.

Os veículos empregados nos serviços de transporte coletivo deverão ser adequados em termos de potência, velocidade, capacidade de frenagem, aceleração, disposição interna (*layout*) e definição de portas, de

conformidade ao uso que se destina nas linhas que compõem o STPC, com equipamentos de Bilhetagem Eletrônica em todos os veículos.

No caso de haver modificações na legislação, nas normas técnicas, ou mesmo, decorrente de evoluções tecnológicas de mercado, o Poder Concedente adequará às especificações. Da mesma forma, serão adequadas as especificações com a inclusão de veículos de maior ou menor capacidade caso, durante o período de concessão, seja observada uma demanda de transporte que justifique e suporte a adoção de veículos menores ou maiores.

3.1.4.2 Dimensionamento e disponibilidade dos veículos

Para o processo licitatório, na Qualificação Técnica, deverá ser apresentado compromisso formal de disponibilização da frota, em número suficiente para atender à demanda máxima de passageiros das linhas do sistema, mais a frota reserva, cuja quantidade deverá ser, de no máximo 20% (vinte por cento) e no mínimo de 10% (dez por cento) da frota operacional, considerando as especificações do Anexo II.3 – Especificação da Frota, para início dos serviços, no prazo de até 30 (trinta) contados da entrega da Ordem de Serviço emitida pela Concedente, conforme já definido no item 2.3 do Anexo II - Termo de Referência.

Também deverá ser apresentado, na Proposta Financeira, o Plano Anual de Renovação da Frota a ser realizado pela Licitante, durante a Concessão do Sistema de Transporte Público Coletivo do Município de Gramado, no formato apresentado no item 4 do Anexo II.9 – Estudo Econômico-Financeiro.

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

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

3.1.4.3 Características Específicas – Idades Máximas

A idade individual do veículo e a idade média da frota serão calculadas tomando como base a data de fabricação do veículo disposto no certificado de registro veicular. Conforme o Art. 10 da Lei 3.141 de 07 de junho de 2013, os veículos do sistema devem possuir idade máxima de fabricação de 16 (dezesesseis) anos para os veículos do transporte urbano, e de 15 (quinze) anos para os veículos do transporte rural- urbano, devendo manter-se a idade média da frota em até 8 (oito) anos.

Desse modo, ao longo do contrato a concessionária será remunerada considerando uma frota de idade média de 8 (oito) anos, mesmo que a idade média da frota real seja inferior a este valor.

A comprovação da idade dos veículos propostos deverá ser realizada no prazo de 30 (trinta) dias contados da entrega da Ordem de Serviço emitida pela Concedente, mediante a apresentação obrigatória dos respectivos certificados de vinculação ao serviço emitido pelo Órgão Gestor, acompanhado de:

- a) Cópia do registro de Licenciamento do veículo;
- b) Laudo de Vistoria Veicular, em conformidade com o INMETRO.

3.1.4.4 Substituição da frota

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

Esta substituição deverá ocorrer em conformidade com os prazos definidos no Edital e com o Plano de Renovação de Frota apresentado pela Concessionária, sendo que as idades máximas permitidas para entrada de veículos variam ao longo das fases do contrato, conforme detalhado a seguir:

- **Início do contrato (ano 0):** entrada de veículos com até 15 (quinze) anos de idade;
- **Entre o 1º e 10º anos do contrato:** entrada de veículos com até 8 (oito) anos de idade.

Em caso de renovação do contrato, deverá ser apresentada novo Plano de Renovação da Frota e respectiva Proposta Financeira da Concessionária, considerando os mesmos parâmetros inicialmente definidos.

3.1.4.5 Caderno de Frota

Durante todo o Prazo de Concessão, deverá ser mantido atualizado o Caderno de Frota, segundo as especificações contidas no Anexo II.3 - Especificação da Frota, que apresenta as especificações técnicas e operacionais a serem consideradas na composição, substituição e ampliação da mesma.

3.2 Instalações, Máquinas e Equipamentos

A Garagem deverá dispor de instalações comerciais, administrativas e de serviços. Inclui-se como serviços as áreas destinadas à manutenção, limpeza, pátio de manobras e pátio de estacionamento de frota, devendo-se ser atendidas as especificações apresentadas no Anexo II. 2 - Especificação de Instalações.

3.2.1 Instalações

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

- a) Instalações Comerciais: a Concessionária deverá manter escritório comercial, equipado e em condições de atendimento ao usuário, na área central do município.
- b) Edificação Administrativa: a Concessionária deverá manter escritório administrativo junto à Garagem, equipado e em condições de atendimento, inclusive a usuários, fornecedores, pessoal contratado, colaboradores e fiscalização, abrangendo ainda os serviços de pessoal, estatística, financeiro, arrecadação, zeladoria, tráfego, treinamento, dentre outros que sejam necessários.
- c) Edificação para o Funcionamento dos Serviços de Manutenção: a Concessionária deverá manter instalação e equipamentos adequados para a manutenção preventiva e corretiva, abastecimento e lavagem dos veículos da frota vinculada, sendo que as instalações de garagem no que se refere à oficina deverão abranger:
 - Almoxarifado;
 - Borracharia;
 - Lubrificação;
 - Posto de Lavagem;
 - Oficina de manutenção preventiva e corretiva;
 - Pátio de Estacionamento da Frota de Veículos.

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

3.2.2 Dimensões e instalações gerais

A área do terreno deve atender satisfatoriamente às necessidades da operação, manutenção e guarda dos veículos, considerando-se um padrão de 72 m² (setenta e dois metros quadrados) por veículo da frota total (operacional e reserva), independente do seu tipo. Como é prevista uma frota de 24 (dez) veículos, a Garagem deverá estar instalada em uma ou mais áreas fechadas e delimitadas, cuja área recomendável deverá ser de 1.728 m² (setecentos e vinte metros quadrados).

Ressalta-se que os padrões de medida da garagem apresentados acima são recomendações de dimensões que a garagem da Concessionária deve possuir para o pleno funcionamento. No entanto, a Concessionária poderá apresentar garagem com dimensões superiores a estes valores e até 25% (vinte e cinco por cento) inferiores às recomendadas, desde que as instalações sejam aprovadas pelo Órgão Gestor mediante vistoria.

A garagem deverá estar em área fechada e delimitada para estacionamento da totalidade de veículos, sendo permitida a utilização de pátio para a guarda dos veículos localizado em outro terreno, também fechado, como complementação da área da garagem.

Será permitida a opção de aluguel de garagem, incluindo prédio, instalações e equipamentos, para os fins da execução dos serviços objeto da presente licitação, nos seguintes termos:

- Com comprovação da alocação do imóvel, através do contrato de locação e matrícula do(s) respectivo(s) imóvel(is) e, que este imóvel atenda a todos os requisitos solicitados neste Anexo.
- Com apresentação da planta do imóvel alocado e apresentação de um quadro de áreas.

A concessionária deverá tomar as medidas cabíveis para que os usuários não sofram nenhum tipo de prejuízo com a falta de garagem própria, assim como, não poderá deixar os ônibus, fora do horário de operação, estacionados nas vias públicas.

Deverá ser efetuada em até **10 (dias) dias**, contados a partir da homologação do resultado da licitação, a comprovação da disponibilidade das instalações necessárias (próprias ou alugadas) ou apresentação de projeto de adequação de instalações já existentes e deverá ser objeto de vistoria do Órgão Gestor.

3.3 Pontos de Embarque e Desembarque

3.3.1 Conceituação

Os locais (pontos) de embarque e desembarque de passageiros de ônibus localizados nos passeios públicos são denominados genericamente de Pontos de Embarque e Desembarque (PED).

3.3.2 Direitos e Obrigações

3.3.2.1 Direitos do Poder Concedente

- 1) Utilizar o espaço destinado à publicidade da forma que melhor lhe convier a fim de cobrir os custos de manutenção.

- 2) Definir as normas para instalação dos abrigos e indicar sua localização de acordo com a demanda de usuários para efeito de implantação dos abrigos.
- 3) Realocar os abrigos sempre que necessário.

3.3.2.2 Obrigações da Concessionária

- 1) Não instalar qualquer abrigo sem a prévia autorização;
- 2) Instalar, operar e promover a manutenção de painéis eletrônicos indicando o número da linha de ônibus, o nome do itinerário e seu tempo de chegada em minutos nos locais indicados pelo Órgão Gestor, conforme detalhado no Anexo II.5.

3.3.2.3 Obrigações do Poder Concedente

- 1) Preparar o local para implantação dos abrigos;
- 2) Implantar novos abrigos em pontos de Embarque e Desembarque;
- 3) Realizar a manutenção e a relocação dos abrigos, quando necessário.

3.3.3 Identificação de Pontos de Embarque e Desembarque

3.3.3.1 Instalações e Equipamentos

A identificação de cada ponto de parada é obrigatória, podendo ser utilizado postes da rede de energia elétrica ou da rede de telefonia. Cada ponto de parada deverá contar com a identificação correspondente e sua respectiva numeração. Os pontos de Embarque e Desembarque dotados de abrigo também deverão ser sinalizados e identificados. O Poder Público ficará responsável por possíveis instalações e identificações de pontos de embarque e desembarque.

3.3.3.2 Padrão de Sinalização

Para evitar que outros tipos de veículos estacionem em frente ou junto dos pontos de Embarque e Desembarque, prejudicando a operação do transporte coletivo, é recomendável que os locais de ponto de parada sejam adequadamente sinalizados, com placas verticais e marcas no pavimento. O Poder Público ficará responsável por possíveis identificações de pontos de embarque e desembarque.

3.4 Programação Operacional

A Programação da Operação de cada linha do Sistema de Transporte Público Coletivo do Município de Gramado, considerado indispensável para o gerenciamento, execução e controle dos serviços de transporte público coletivo urbano, compreende a Matriz de Programação da Operação, a Tabela de Serviço de cada veículo da frota operacional para os dias úteis, sábados, domingos/feriados, juntamente com a Tabela de Escala de Serviço dos operadores (motoristas e demais funções de apoio operacional).

A Matriz de Programa da Operação deverá ser apresentada com base na escala de serviço dos operadores, bem como na escala de serviço dos veículos, em conformidade com o modelo de Matriz apresentado na Tabela 1 abaixo:

Tabela 1 - Matriz de Programação da Operação

Ordem	Código da Linha	Denominação da Linha	Quantidade de veículos por Tipo	Quantidade de Motoristas
01				
02				

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

- 1) Dia da semana;
- 2) Identificação da tabela de serviço;
- 3) Linha;
- 4) Número de ordem da escala;
- 5) Hora de saída da garagem ou local de estacionamento prolongado;
- 6) Hora de início de viagem;
- 7) Horário de término da viagem;
- 8) Local de Saída ou Chegada (Itinerário, Terminal, Garagem ou Local de estacionamento prolongado);
- 9) Intervalos de descanso da tripulação;
- 10) Horário de rendição ou horário de recolhida à garagem ou local de estacionamento prolongado.

A Escala de Serviço de cada tripulação deverá conter:

- 1) Dia da Semana;
- 2) Identificação da Escala;
- 3) Número da linha;
- 4) Identificação da linha;
- 5) Número do carro;
- 6) Horário de início da jornada ou ponto de rendição;
- 7) Horário de início das viagens;
- 8) Horário de término das viagens;
- 9) Intervalo de Descanso;
- 10) Término da Jornada.

Na elaboração da programação da operação deverão ser observados os horários de viagem definidos no Termo de Referência. Os critérios e procedimentos para dimensionamento operacional constam no Anexo II.4.

4 MODELO FUNCIONAL

4.1 Conceito

O Sistema de Transporte Público Coletivo do Município de Gramado (STPC), dado a sua característica de serviço essencial, é um serviço público regulado em lei e regulamentado pelo Poder Concedente, vinculado aos princípios constitucionais da universalidade, do monopólio do Estado sobre a prestação dos serviços públicos, da modicidade tarifária e do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão entre outros que regem as relações entre a Concessionária e o Poder Concedente.

Desse modo, considerando a necessidade de maximizar o uso dos recursos visando a redução de custos operacionais, dado que o foco é a modicidade tarifária e a qualidade dos serviços prestados, em face ao aumento de custos, principalmente de custos fixos, assim como da necessidade de se assegurar a uniformidade no uso dos recursos, na qualidade dos serviços a serem prestados e na minimização da quilometragem improdutiva, fatos que encarecem o preço da tarifa, para todos os fins do presente Termo de Referência, o sistema será exclusivo, único e indivisível.

Destaca-se que poderão ser criadas novas linhas, tanto rurais, quanto urbanas, ao longo do período da concessão, bem como ser incorporado ao sistema parte do serviço de transporte de estudantes de escolas públicas, tanto da área urbana, quanto da área rural, desde que autorizada pelo Órgão Gestor do STPC. Os custos e receitas advindas das novas linhas deverão ser incorporados nos cálculos tarifários posteriores e o equilíbrio econômico-financeiro do contrato deverá ser assegurado.

Cumprindo com o que estabelece a legislação vigente, a viabilização e a manutenção de todos os atendimentos atuais, implica na licitação de lote único de linhas, abrangendo toda a área do Município de Gramado.

Esta composição por ser constituída de linhas de maior e de menor demanda, minimiza os riscos da ocorrência de licitação deserta e conseqüente paralisação dos serviços, assim como evita disparidades no equilíbrio da relação oferta e demanda, na qualidade dos serviços prestados e os custos decorrentes do entrelaçamento econômico, fato decorrente quando da existência de mais de uma empresa operando numa mesma área.

Na concepção do modelo funcional proposto para o início de operação, foi realizada uma reestruturação do sistema com a diminuição dos tempos de viagens e implantação de integração física, horária e tarifária.

A oferta de serviços traduzida em termos de horários de viagens, período de operação, número de lugares ofertados, linhas e abrangência de itinerários demonstram que a capacidade instalada é suficiente para o atendimento da demanda manifesta registrada atualmente no sistema.

Tabela 2: Serviço Regular Convencional

Descrição	Quantidade
Frota Operacional – Veículos miniônibus com ar-condicionado	3
Frota Operacional – Veículos básicos sem ar-condicionado	12
Frota Operacional – Veículos básicos com ar-condicionado	5
Frota Reserva – Veículos miniônibus com ar-condicionado	1
Frota Reserva – Veículos básicos sem ar-condicionado	3
Frota Reserva – Veículos básicos com ar-condicionado	0

Tabela 3: Número de Linhas por Dia de Operação

Linha	Nome
Oferta de Viagem em Dia Útil	149 viagens
Oferta de Viagem em Sábado	91 viagens
Oferta de Viagem em Domingo	49 viagens
Número de Viagens do Sistema – Média Mensal	3.659 viagens

4.2 Frota Mínima Necessária

O número inicial de veículos previsto para a execução do Sistema de Transporte Público Coletivo do Município de Gramado, no Serviço Urbano é de 24 (vinte e quatro) veículos, incluindo os veículos destinados para reserva técnica.

A composição inicial deverá atender a seguinte distribuição para o Serviço Regular:

Tabela 2: Quantidade de Veículos do Serviço

Classe de Ônibus	Serviço Urbano
Veículos miniônibus com ar-condicionado	4
Veículos básicos sem ar-condicionado	15
Veículos básicos com ar-condicionado	5
Total	24

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

Após o início e consolidação da operação do STPC, a Concessionária poderá requerer a utilização de veículos menores ou maiores, desde que seja realizado um estudo técnico que comprove a viabilidade de utilização deste tipo de veículo sem prejudicar o nível de qualidade e conforto do sistema. Tal estudo técnico deve ser analisado e validado pelo Órgão Gestor do STPC do Município de Gramado.

4.3 Caracterização da Rede Proposta

4.3.1 Sistema Proposto

O sistema proposto é composto por 22 (vinte e duas) linhas, sendo 13 (treze) sublinhas e 9 (nove) linhas rurais-urbanas. A Tabela 3 apresenta um descritivo das linhas propostas e as figuras a seguir apresentam a rede proposta.

Tabela 3: Linhas de transporte coletivo de Gramado – Sistema Proposto

Linha	Nome	Tipo	Extensão - ida e volta (km)	Veículo de referência	Nº veíc.	Ar condic.
1	Mazzurana x Mato Queimado (Gaúcho) - atend. Altos e Vila do Sol	Urbana	47,9	Convencional	1	Não
2	Várzea x Mato Queimado (Gaúcho) - atend. Altos e Vila do Sol	Urbana	31,9	Convencional	1	Não
3	Mazzurana x Centro	Urbana	25,4	Convencional	1	Não
4	Centro x Mazzurana - atend. Altos e Vila do Sol - via Piratini	Urbana	40,9	Convencional	1	Não
5	Várzea x Centro - atend. Altos e Vila do Sol	Urbana	21,8	Convencional	2	Sim
6	Centro x Serra Grande	Rural-Urbana	35,0	Convencional	1	Não
7	Centro x Soc. Independente	Rural-Urbana	23,7	Convencional	1	Não
8	Várzea x Carniel - atend. Altos e Vila do Sol	Urbana	27,0	Convencional	1	Sim
9	Centro x Carniel	Urbana	13,1	Convencional	1	Sim
10	Centro x Carniel - atend Ramos Pacheco	Urbana	17,5	Convencional	Compart. Linha 9	Sim
11	Centro x Carniel - via Dutra	Urbana	16,9	Microônibus	1	Sim
12	Mato Queimado (Parque dos Pinheiros) x Centro - via Piratini	Urbana	24,6	Convencional	2	Apenas 1 c/ A/C
13	Carniel x Várzea - via Miguel Tissot	Urbana	21,7	Microônibus	1	Sim
14	Circular - Rodoviária x Planalto x Casagrande x Pórtico x Prinstrop	Urbana	8,6	Microônibus	1	Sim
15	Rodoviária x Terminal Várzea - via Jardim / Miguel Tissot	Urbana	13,5	Microônibus	Compart. Linha 14	Sim
16	Rodoviária x Linha Nova	Rural-Urbana	32,6	Convencional	1	Não
17	Centro x Furna - atend. Ramos Pacheco	Rural-Urbana	45,5	Convencional	1	Não
18	Centro x Várzea - via Linha 28 e Carahá	Rural-Urbana	54,9	Convencional	1	Não
19A	Circular - Centro x Tapera x Várzea x Centro	Rural-Urbana	33,2	Convencional	1	Não
19B	Circular - Centro x Várzea x Tapera x Centro	Rural-Urbana	33,0	Convencional	Compart. Linha 19A	Não
20	Centro - Linha Marcondes - via Vale dos Pinheiros	Rural-Urbana	37,2	Convencional	1	Não
21	Linha circular noturna - Mazzurana - Mato Queimado - Dutra	Rural-Urbana	58,7	Convencional	Veículo ocioso	Não

Ao longo da Concessão do STPC, há a possibilidade de criação, alteração ou supressão de linhas e atendimentos, desde que embasadas em um estudo que justifique a necessidade de tal alteração e o impacto financeiro no

contrato decorrente desta alteração. Ressalta-se que qualquer alteração necessita da autorização do Órgão Gestor do sistema.

4.3.2 Incorporação de demandas futuras

A futura Concessionária deverá ser capaz de absorver novas demandas de transporte, como, por exemplo, incorporações do transporte de estudantes, novos bairros, novas demandas de transporte de passageiros para empresas, etc.

Ressalta-se que a criação, alteração ou supressão de linhas e atendimentos deverão ser embasadas em um estudo que justifique a necessidade de tal alteração e o impacto financeiro no contrato decorrente desta alteração.

Qualquer alteração necessita da autorização do Órgão Gestor do sistema e sempre deverá ser assegurado o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

4.4 Dados Operacionais

4.4.1 Percurso Programado

Considerando o Sistema Proposto como um todo, é prevista, em média, a realização de 3.659 viagens por mês. Nesta análise, foi considerado que a viagem corresponde a uma ida e uma volta da linha. A Tabela 4 apresenta o número de viagens programadas para cada linha por tipo de dia. Foi calculado também o número de viagens totais em um mês padrão, composto por, em média, 20 dias úteis, 4,5 sábados e 5,5 domingos/feriados, totalizando 30 dias.

Tabela 4: Viagens programadas – Sistema Proposto

Linha	Nome	Dia útil	Sábado	Domingo	Mensal
1	Mazzurana x Mato Queimado (Gaúcho) - atend. Altos e Vila do Sol	7	6	6	200
2	Várzea x Mato Queimado (Gaúcho) - atend. Altos e Vila do Sol	6	0	0	120
3	Mazzurana x Centro	8	0	0	160
4	Centro x Mazzurana - atend. Altos e Vila do Sol - via Piratini	7	6	6	200
5	Várzea x Centro - atend. Altos e Vila do Sol	22	15	10	563
6	Centro x Serra Grande	4	3	2	105
7	Centro x Soc. Independente	7	3	2	165
8	Várzea x Carniel - atend. Altos e Vila do Sol	10	8	6	269
9	Centro x Carniel	7	0	0	140
10	Centro x Carniel - atend Ramos Pacheco	6	0	0	120
11	Centro x Carniel - via Dutra	4	0	0	80
12	Mato Queimado (Parque dos Pinheiros) x Centro - via Piratini	20	15	10	523
13	Carniel x Várzea - via Miguel Tissot	10	9	0	241
14	Circular - Rodoviária x Planalto x Casagrande x Pórtico x Prinstrop	4	3	0	94
15	Rodoviária x Terminal Várzea - via Jardim / Miguel Tissot	5	3	0	114

Linha	Nome	Dia útil	Sábado	Domingo	Mensal
16	Rodoviária x Linha Nova	6	3	2	145
17	Centro x Furna - atend. Ramos Pacheco	3	3	2	85
18	Centro x Várzea - via Linha 28 e Carahá	3	3	0	74
19A	Circular - Centro x Tapera x Várzea x Centro	3	3	0	74
19B	Circular - Centro x Várzea x Tapera x Centro	3	3	0	74
20	Centro - Linha Marcondes - via Vale dos Pinheiros	3	3	0	54
21	Linha circular noturna - Mazzurana - Mato Queimado - Dutra	1	2	3	46
Total		149	91	49	3.659

Em relação à distância percorrida, calculou-se a distância média percorrida por tipo de dia e mensalmente. A Tabela 5 apresenta estes resultados. Ressalta-se que a quilometragem improdutivo consiste na quilometragem percorrida entre a saída do veículo da garagem até o início da operação e entre o ponto do fim da operação e a garagem. Foi considerado que ela corresponde a 5% da quilometragem produtiva.

Tabela 5: Quilometragem percorrida – Sistema Proposto

Linha	Nome	Viagens mensais	Km produtiva (por viagem)	Km produtiva mensal	Km improdutivo mensal	Km total mensal
1	Mazzurana x Mato Queimado (Gaúcho) - atend. Altos e Vila do Sol	200	47,9	9.580	479	10.059
2	Várzea x Mato Queimado (Gaúcho) - atend. Altos e Vila do Sol	120	31,9	3.828	191	4.019
3	Mazzurana x Centro	160	25,4	4.064	203	4.267
4	Centro x Mazzurana - atend. Altos e Vila do Sol - via Piratini	200	40,9	8.180	409	8.589
5	Várzea x Centro - atend. Altos e Vila do Sol	563	21,8	12.246	612	12.858
6	Centro x Serra Grande	105	35,0	3.658	183	3.840
7	Centro x Soc. Independente	165	23,7	3.899	195	4.094
8	Várzea x Carniel - atend. Altos e Vila do Sol	269	27,0	7.263	363	7.626
9	Centro x Carniel	140	13,1	1.834	92	1.926
10	Centro x Carniel - atend Ramos Pacheco	120	17,5	2.100	105	2.205
11	Centro x Carniel - via Dutra	80	16,9	1.352	68	1.420
12	Mato Queimado (Parque dos Pinheiros) x Centro - via Piratini	523	24,6	12.854	643	13.496
13	Carniel x Várzea - via Miguel Tissot	241	21,7	5.219	261	5.480
14	Circular - Rodoviária x Planalto x Casagrande x Pórtico x Prinstrop	94	8,6	808	40	848
15	Rodoviária x Terminal Várzea - via Jardim / Miguel Tissot	114	13,5	1.535	77	1.611
16	Rodoviária x Linha Nova	145	32,6	4.711	236	4.946
17	Centro x Furna - atend. Ramos Pacheco	85	45,5	3.845	192	4.037
18	Centro x Várzea - via Linha 28 e Carahá	74	54,9	4.035	202	4.237
19A	Circular - Centro x Tapera x Várzea x Centro	74	33,2	2.440	122	2.562

Linha	Nome	Viagens mensais	Km produtiva (por viagem)	Km produtiva mensal	Km improdutivo mensal	Km total mensal
19B	Circular - Centro x Várzea x Tapera x Centro	74	33,0	2.426	121	2.547
20	Centro - Linha Marcondes - via Vale dos Pinheiros	54	37,2	2.734	137	2.871
21	Linha circular noturna - Mazzurana - Mato Queimado - Dutra	46	58,7	2.671	134	2.804
Total		3.639		101.279	5.064	106.343

Observa-se que ao longo de um mês, os veículos do sistema percorrerem, em média, cerca de 106 mil quilômetros, considerando a quilometragem produtiva e improdutivo. E, dado que a frota operacional do sistema é de 20 veículos operacionais, o percurso médio mensal por veículo será de 5.317 km. Considerando ainda um período de doze meses, tem-se um percurso médio anual de pouco mais que 64 mil quilômetros para cada veículo. Ressalta-se que foi considerado um mês padrão, com 20 dias úteis, 4,5 sábados e 5,5 domingos/feriados.

4.4.2 Quilometragem Improdutivo

Quanto à quilometragem improdutivo (morta/ociosa), será considerada uma quilometragem improdutivo máxima igual a 5% (cinco por cento). Neste caso, a quilometragem improdutivo mensal máxima prevista é de 5.064 km.

4.4.3 Tipos de passageiros

O Sistema de Transporte Público por Ônibus do município de Gramado contará com os seguintes tipos de passageiros:

- **Passageiros Pagantes Convencional:** passageiros comuns das linhas urbanas e rurais-urbanas convencionais, que pagam o valor integral da passagem, via dinheiro ou cartão;
- **Estudantes:** estudantes regularmente matriculados em estabelecimentos de ensino oficiais ou reconhecidos oficialmente no âmbito do Município, fica assegurado o direito ao pagamento da tarifa reduzida em 20% (vinte por cento) sobre o valor integral, conforme Art. 10 do Decreto Municipal 107/2013;
- **Passageiros com Gratuidades:** passageiros com direito à isenção:
 - Pessoas com idade igual ou superior a 60 anos de idade, em conforme o Art. 1º da Lei Municipal n.º 2.616 de 20 de novembro de 2007;
 - Agentes da fiscalização e da operação do transporte público, quando em serviço desde que devidamente identificados por crachás funcionais do Órgão Gestor;
 - Pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, devidamente cadastrados e identificados pelo Órgão Gestor, conforme Lei Municipal nº 2.616/2007;
 - Acompanhantes, devidamente cadastrados, de pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, conforme Art. 5º da Lei Municipal nº 2.616/2007;

- Crianças menores, com idade até 6 (seis) anos, sempre acompanhadas dos pais responsáveis, sendo que o referido benefício não se estenderá ao acompanhante.
- Outras gratuidades a serem definidas em legislação municipal e que indicarem a fonte para o custeio do referido benefício;

4.4.4 Demanda/Passageiros Transportados

Usualmente, para a estimativa da demanda futura do sistema, considera-se a média de passageiros transportados nos últimos 12 meses.

Desse modo, para as análises de previsão de demanda para compor o fluxo de caixa da futura concessão, será considerado uma demanda constante ao longo dos anos e será igual à demanda transportada pelas linhas do sistema nos últimos 12 meses analisados, entre abril de 2023 e março de 2024. A Tabela 6 apresenta os valores considerados.

Tabela 6: Demanda por tipo de dia – média entre abril de 2023 e março de 2024

Tipo de dia	Pagantes Convencional	Escolar	Total Transportado	Passageiros Equivalentes
Dia Útil	2.266	630	2.896	2.830
Sábado	1.101	3	1.104	1.122
Domingo	674	0	674	688
Feriados	1.378	48	1.426	1.447
Mensal médio	55.954	12.937	68.891	67.690

Ressalta-se que é esperada uma recuperação da demanda transportada pelo sistema, uma vez que a premissa de elaboração do sistema a ser concedido é a execução de ações com o objetivo de recuperar a demanda transportada mediante o aumento da oferta e melhoria da gestão do sistema.

Ressalta-se que, apesar da premissa de demanda constatar, caso seja constatada uma variação positiva ou negativa da demanda, essa variação será considerada no dimensionamento do sistema para os meses futuros, sempre respeitando o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

4.4.5 Flexibilização Tarifária e Concessão de Descontos

Será permitida no Sistema de Transporte Coletivo do Município de Gramado a adoção de uma política de flexibilização tarifária e de concessão de descontos a fim de aumentar o número de passageiros transportados no sistema e fidelizá-los, além de aumentar o número de utilizadores dos cartões no sistema de Gramado.

Desta forma, tanto o Poder Público, quanto a concessionária poderá propor estratégias de flexibilização tarifária aos domingos e feriados ou descontos na compra de um número mínimo de vales transporte. No entanto, deverá ser realizado um estudo para avaliação do impacto financeiro (custos / subsídios) desta flexibilização no sistema. Tal plano também deverá ser aprovado pelo Órgão Gestor.

4.4.6 Integração Tarifária Temporal

Há também a previsão para o Sistema de Transporte Coletivo do Município de Gramado de integração tarifária no sistema. Esta integração tarifária consiste na possibilidade do usuário utilizar uma segunda linha mediante ao pagamento de apenas uma única tarifa, ou seja, as transferências de passageiros entre linhas são gratuitas.

Nesse contexto, a integração tarifária corresponde a uma compensação por não existir no sistema proposto linhas com serviço direto de transporte entre bairros específicos, evitando penalizar uma parcela dos passageiros que precisam realizar transferências e assegurando, assim, um regime de equidade no acesso às várias áreas da cidade.

A integração tarifária proposta será viabilizada pelo uso de um sistema de bilhetagem eletrônica, que permite que as transferências não fiquem restritas aos terminais fechados, podendo agora ocorrer em qualquer ponto de parada da rede de transporte, possibilitando uma flexibilidade aos passageiros.

Para realização da integração tarifária, o usuário deverá possuir o cartão, que poderá ser recarregado pelo próprio usuário ou pelo empregador.

Cada usuário poderá realizar a integração tarifária ao longo de um período de **1 hora e 30 minutos** após a primeira utilização.

Para evitar uma queda da demanda por conta da integração e evitar que os usuários utilizem a integração tarifária para realizar o movimento de ida e volta ao destino pagando uma passagem, devem estar definidas regras de integração entre as linhas. Desta forma, para a efetivação da integração tarifária e o não pagamento da passagem do segundo deslocamento, a linha escolhida para o segundo deslocamento não pode ser a mesma linha do primeiro deslocamento ou não poderá se destinar aos mesmos locais da linha de origem.

4.4.7 Presença de Cobradores

A presença de cobradores nos veículos de transporte público é importante para auxiliar o motorista no momento da cobrança da passagem e para resolução de pequenas outras questões ao longo do horário de trabalho. No entanto, a presença de cobradores em todas as linhas e em todos os horários dos ônibus onera ainda mais os custos do sistema.

Desta forma, no sistema proposto não será obrigatória a presença de cobradores nas linhas de ônibus.

Em contrapartida, prevê-se que a Concessionária incentive a venda de cartões com créditos eletrônicos por meio de campanhas junto ao comércio e indústrias e via instalação de pontos de venda acessíveis à população, inclusive um na área central, a fim de diminuir a taxa de pagamentos de passagens via dinheiros nos veículos.

Portanto, com estas ações, os custos do sistema irão diminuir significativamente, garantindo um valor da tarifa condizente com a realidade econômica dos cidadãos.

4.5 Estrutura de Gestão

Para que o novo contrato de concessão possa ser desenvolvido de forma devem ser realizadas as seguintes ações:

- a) Estruturação, por parte do Poder Concedente, do Órgão Gestor do Transporte, visando à implementação das novas atividades de planejamento, gestão, fiscalização e controle dos serviços;
- b) Apresentação, por parte da Concessionária, de um Plano de Transição do Sistema Atual para o sistema definido neste Termo de Referência, que deverá ser aprovado pelo Órgão Gestor, segundo especificações contidas no item 2.5 deste documento e no Anexo II.8;
- c) Implantação, por parte da Concessionária, com a fiscalização do Poder Concedente, do Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE, segundo as especificações contidas no – Anexo II.6, que deverá ser replicado de forma independente e originária, permitindo o acesso de forma ampla, inviolada e irrestrita pelo Órgão Gestor;
- d) Implantação, pelo Órgão Gestor em conjunto com a Concessionária, de sistema de indicadores e metas para monitorar a qualidade do serviço prestado pela nova Concessionária;
- e) Implantação, por parte da Concessionária, de um Sistema de Controle Operacional (SCO), que deverá ser acessado de forma ampla e irrestrita pelo Órgão Gestor, segundo as especificações contidas no Anexo II.5;
- f) Implantação, por parte da Concessionária, com a fiscalização do Poder Concedente, do Sistema de Atendimento ao Passageiro – SAP, segundo as especificações contidas no Anexo II.5;
- g) Implantação, por parte da Concessionária, de um Sistema de Monitoramento por Câmeras (SMC), que deverá ser acessado de forma ampla e irrestrita pelo Órgão Gestor, segundo as especificações contidas no Anexo II.5.

4.5.1 Sistema de Controle Operacional – SCO

Entende-se por Sistema de Controle Operacional (SCO), o sistema de informações capaz de fornecer dados e auxiliar na complexa tarefa de gerenciar a rede de ônibus. A Concessionária fica obrigada em implantar o SCO nos prazos definidos no Anexo II.5.

O Sistema de Controle Operacional deverá:

- a) Processar as informações, adotando os procedimentos em vigor no Órgão Gestor do serviço, especialmente os descritos no Anexo II.5;
- b) Manter interface com órgãos públicos, na busca de soluções conjuntas, pertinentes às ocorrências operacionais;
- c) Manter controle efetivo da distribuição da frota, registro de acidentes, incidentes, paralisações, adotando medidas operacionais voltadas à continuidade da operação;
- d) Manter registro das ocorrências operacionais, incluindo seus motivos, consequências e providências adotadas;
- e) Permitir o conhecimento permanente, de forma contínua ou discreta, da localização de cada veículo e o controle efetivo da frota em uso pela Concessionária (via rastreador / GPS), identificando motivos de atrasos, adiantamentos ou falhas por meio de recursos de comunicação online e em tempo real;
- f) Possibilitar a atuação imediata para a solução dos problemas que interfiram na operação regular do serviço de transporte coletivo de passageiros;
- g) Contabilizar os acidentes, atrasos, cancelamentos e quaisquer outras ocorrências operacionais que possam interferir na operação das linhas, a fim de possibilitar estudos para suprir as deficiências;

- h) Armazenar dados históricos da operação diária para análises *'off-line'* do comportamento da frota durante a operação, possibilitando a comparação da programação nas Ordens de Serviços Operacionais com a operação efetivamente realizada;
- i) Subsidiar o SAP – Sistema de Atendimento ao Passageiro no relacionamento com os Clientes, visando tratar uma possível reclamação, transformando-a em informação ao usuário;
- j) Assegurar sistemas de transmissão de dados entre os diferentes elementos do sistema de forma a garantir confiabilidade dos dados, segurança e rapidez nas operações (ônibus, central e paradas), tanto para a concessionária quanto para o órgão gestor - Suporte na Troca de Dados.

Este recurso aplica-se também na melhoria da produção em termos de desenho da rede, organização da programação, monitoramento das operações e gerenciamentos das informações, para a Concessionária (gestão de tráfego, operadores, pessoal de apoio operacional), Poder Concedente e usuários.

O sistema deverá permitir a geração de relatórios estatísticos e gerenciais solicitados pelo Órgão Gestor do serviço, dentre eles:

- Horários das partidas programadas e realizadas, indicando se as mesmas ocorreram no horário programado, adiantadas ou atrasadas;
- Velocidade do veículo por linha e faixa horária;
- Linhas e veículos em circulação;
- Partidas atrasadas e canceladas, descrevendo os motivos;
- Estatísticas dos veículos que se envolveram em acidentes;
- Estatísticas das falhas registradas por veículo e por linha;
- Quantidade de viagens, a frota alocada em cada linha e o cumprimento dos horários de partida e chegada;
- Registros das Partidas e Chegadas em Pontos de Controle;
- Controle do cumprimento de viagens, com análise de atrasos, adiantamento e descumprimento da programação por pontos de partida e chegada e por pontos de controle;
- Informação de quilometragem percorrida em linha;
- Informação da velocidade média e máxima gasta entre os pontos da linha e do total da viagem;
- Relação dos veículos em operação, por linha, tecnologia (tipo de veículo), equipamentos ou características especiais (Elevadores, porta esquerda, etc);
- Rotinas de exportação de dados, oriundos de consultas parametrizáveis ou tabelas do banco de dados, capazes de gerar arquivos em formatos compatíveis para usos do Órgão Gestor.

As especificações do Sistema de Controle Operacional são apresentadas e detalhadas no Anexo II.5 deste Edital.

4.5.2 Sistema de Atendimento ao Passageiro – SAP

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

Caberá a Concessionária o desenvolvimento do projeto onde deverá demonstrar como realizará a implantação do SAP observando as diretrizes a seguir e as especificações contidas no Anexo II.5. O SAP compreende:

- a) Portal na Internet e aplicativo de *smartphone* com a veiculação de informações permanentemente atualizadas sobre o serviço, incluindo opções de linhas e horários para o atendimento de deslocamentos entre origens e destinos pesquisados pelo usuário;
- b) Serviço de Atendimento via telefone;
- c) Implantação, operação e manutenção de placas e painéis eletrônicos informativos sobre o serviço nos pontos de parada de maior movimentação a serem definidos pelo Órgão Gestor;
- d) Caixa de sugestões e formulário próprio para avaliação dos serviços nos locais com intenso fluxo de passageiros, para opinião voluntária dos usuários do Sistema;
- e) Balcão de atendimento junto aos postos de comercialização e cadastramento do sistema de bilhetagem eletrônica, inclusive na área central no município.

O projeto do Sistema de Atendimento ao Passageiro deverá ser aprovado pelo Poder Concedente, previamente à sua implantação.

4.5.3 Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE

A Bilhetagem Eletrônica será considerada na composição do Cálculo Tarifário e na Proposta Financeira, como investimento em 100% (cem por cento) da frota, ou seja, todos os veículos deverão apresentar no momento da vistoria técnica a ser realizada pelo Poder Concedente dispositivo validador embarcado.

O Sistema de Transporte Público Coletivo do Município de Gramado e o Sistema de Bilhetagem Eletrônica de Gramado serão compostos pelo conjunto de equipamentos embarcados e fixos alocados nos veículos e nos pontos de operação do sistema, bem como aqueles que vierem a ser adquiridos com o objetivo de ampliação do serviço operado. A Bilhetagem Eletrônica é o dispositivo que controlará toda a relação do usuário com o sistema, no tocante à utilização do mesmo.

Cada operação de validação de crédito de viagem ou liberação da roleta deverá ser armazenada no validador e coletada automaticamente através de transmissão para plataforma *online* ao qual **será fornecido acesso amplo, irrestrito e não oneroso ao Órgão Gestor de forma independente, originária e inviolada, com acesso pleno a todas as consultas, filtros e relatórios disponíveis no sistema/plataforma.** Os validadores deverão estar equipados com sistema de telefonia celular, possibilitando a transmissão direta dos dados ao Sistema de Bilhetagem Eletrônica.

A Bilhetagem Eletrônica é de responsabilidade integral da Concessionária e deverá estar pronta para o início dos serviços no primeiro dia de operação da nova Concessão. A concessionária deverá garantir que todos os créditos existentes nos cartões utilizados no sistema anterior sejam válidos no novo sistema, bem como os cartões que, se não forem válidos, devem ser substituídos sem causar transtorno aos usuários. Deve ser respeitada uma validade mínima de 90 (noventa) dias após o início da operação da nova Concessionária para utilização dos créditos adquiridos antes da nova concessão. Os créditos não utilizados neste prazo de 90 dias, perderão o seu valor.

A concessionária deverá apresentar no Plano de Transição o cronograma de mudança dos sistemas de bilhetagem eletrônica e a estratégia para substituição dos cartões e utilização dos créditos remanescentes, conforme apresentado no item 2.5.

Caberá ao Poder Concedente, se necessário, o repasse de toda e qualquer informação técnica indispensável para a implantação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica.

Na implantação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, deverão ser disponibilizadas as seguintes facilidades:

- a) Implantação de pelo menos 1 (um) ponto na área central para comercialização da emissão e recarga de cartões. A localização deste ponto deverá ser definida em conjunto com o Órgão Gestor, que arcará com quaisquer custos de locação, devendo a Concessionária arcar com os gastos com pessoal e equipamentos da central de vendas;
- b) Implantação de processo de recarga de cartões do sistema pela internet;
- c) Instalação de recursos tecnológicos para controle e segurança dos créditos e identificação de usuários com benefício tarifário;
- d) Sistema de bloqueio do uso do cartão por solicitação de seu titular, em caso de roubo, furto, extravio ou perda.

As especificações do sistema de bilhetagem eletrônica são apresentadas e detalhadas no Anexo II.6 deste Edital.

4.5.4 Sistema de Monitoramento por Câmeras – SMC

O Sistema de Monitoramento por Câmeras – SMC – possui como objetivo proporcionar maior segurança aos usuários e aos operadores, fornecendo elementos para a elucidação de acidentes de trânsito, incidentes em geral e reduzir a ocorrência de atos de vandalismo, proporcionando elementos para identificação das pessoas que os cometam.

Caberá a Concessionária o desenvolvimento do projeto onde deverá demonstrar como realizará a implantação do SMC observando as diretrizes a seguir e as especificações contidas no Anexo II.5. O SMC compreende:

- Conjunto de 4 (quatro) câmeras instaladas no interior dos ônibus, sendo três delas posicionadas de forma a gravar o interior do ônibus e uma delas posicionada no vidro dianteiro, voltada para fora, de modo a gravar imagens externas relativas à movimentação do ônibus;
- Gravado DVR capaz de armazenar até 15 (quinze) dias de gravação para conferência de ouvidorias;
- Software de visualização das imagens;
- Descarga automática de imagens via *wi-fi* na garagem ou transmissão em tempo real mediante tecnologia 3G ou 4G;

O projeto do Sistema de Monitoramento por Câmeras deverá ser aprovado pelo Poder Concedente, previamente à sua implantação.

4.6 Aspectos Técnico-Financeiros

Paralelamente à definição da Tarifa Técnica de Referência e da Tarifa Pública a ser praticada no início do contrato, do modelo de remunerações e do Plano de Renovação da Frota, foi elaborado o Fluxo de Caixa do Projeto e calculada a Taxa Interna de Retorno (TIR) do Projeto.

O fluxo de caixa consiste em um controle financeiro onde registra-se todas as entradas e saídas de dinheiro da empresa ao longo de um intervalo de tempo e é importante para a previsão de sobras ou faltas de dinheiro no caixa da empresa Operadora para que se possa tomar decisões sobre os gastos e investimentos.

As entradas do fluxo de caixas correspondem à Receita Operacional e à Receita Não Operacional. A receita operacional corresponde aos valores recebidos via pagamentos da tarifa pelos usuários e a receita não operacional corresponde aos valores recebidos pela venda de veículos, terrenos, edificações, infraestrutura, equipamentos de garagem e de bilhetagem e ITS, além de subsídios.

Já as saídas correspondem às deduções da receita operacional (ISSQN e outros impostos), aos custos operacionais (custos variáveis, custos com pessoal, despesas administrativas e outras despesas), ao imposto de renda e contribuição social e aos investimentos (compra de veículos, terrenos, edificações, equipamentos de garagem, equipamentos de bilhetagem e ITS e infraestrutura).

Por meio do fluxo de caixa é possível também prever qual o valor da Taxa Interna de Retorno (TIR) do Projeto. A TIR determina o equilíbrio entre as receitas, os encargos, investimentos e riscos assumidos pela Empresa Operadora e é calculada como sendo a taxa de desconto que deve ter um fluxo de caixa para que seu Valor Presente Líquido (VPL) iguale-se a zero. Por sua vez, o VPL traz ao valor presente um valor futuro. Ele representa a diferença entre os recebimentos e os pagamentos de um projeto de investimento em valores monetários atuais.

Desta forma, quanto maior as despesas e / ou menor as receitas, menor é o valor da TIR, demonstrando que as receitas no momento do cálculo estão abaixo de um parâmetro necessário para retorno. Já quanto menor as despesas e / ou maior as receitas, maior é o valor da TIR demonstrando que as receitas no momento do cálculo estão acima de um parâmetro necessário para retorno.

Resumidamente, o Modelo Financeiro desenvolvido apresenta as seguintes informações:

- Investimento (Capex);
- Operacionais (Receitas e Opex);
- Premissas Gerais, Macroeconômicas e Repasse Mensal (subsídio);
- Fluxo de Caixa;
- Indicadores Financeiros:
 - Taxa Interna de Retorno – TIR do Projeto;
 - Valor Presente Líquido – VPL;
 - Exposição Máxima (Máximo Aporte);
 - *Payback*;

4.6.1 Parâmetros Considerados

Toda orçamentação tarifária e modelagem do fluxo de caixa, apresentados no Estudo Econômico-Financeiro (Anexo II.9), foi estruturado baseado em:

- a) Quantitativos operacionais, totalizadas a partir da conformação física da rede proposta, considerando números de viagens realizadas e as extensões produtivas e improdutivas de cada uma das linhas apresentadas;
- b) Estimativas de demanda pagante, consolidadas a partir de informações recebidas pela atual concessionária;

- c) Informações operacionais (índice de passageiro por quilômetro, produção quilométrica mensal, número, tipo e idade dos veículos alocados na frota, dentre outras);
- d) Parâmetros de desempenho e consumo baseados em referenciais técnico-operacionais reconhecidamente apropriados (*ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos*);
- e) Valor de custo unitário de insumos (frota, pessoal, material rodante, combustíveis, lubrificantes, dentre outros),
- f) Taxas, impostos e contribuições fiscais e tributárias inerentes à atividade licitada.

4.6.2 Dos Tipos de Tarifas

Vale ressaltar que para a concessão haverá uma diferenciação entre Tarifa Técnica de Remuneração e Tarifa Pública.

A **Tarifa Técnica de Remuneração** corresponde ao valor do custo por passageiro proposto pela Concessionária na sua Proposta Financeira, devidamente reajustado ou revisto na forma do Contrato aplicado à quantidade de passageiros equivalentes estabelecido no Modelo de Remuneração da concessão. Já a **Tarifa Técnica de Referência** corresponde ao valor limite da Tarifa Técnica de Remuneração a ser ofertada pela licitante no processo licitatório.

Por sua vez, a **Tarifa Pública** corresponde ao valor da tarifa de referência do serviço de transporte coletivo fixado pelo Prefeito Municipal de Gramado.

Nos itens a seguir são apresentados os detalhes das parcelas que compõem o modelo de remuneração da Concessão.

4.6.3 Da Demanda Equivalente Mensal do Sistema

A demanda equivalente consiste no número de passageiros pagantes ponderados pelo valor cheio da passagem em vigor nas linhas urbanas do sistema.

O cálculo do subsídio efetivo a ser repassado pelo Poder Público à concessionária será realizado mensalmente e, desta forma, a demanda equivalente mensal do sistema corresponderá à demanda pagante efetivamente registrada pelo sistema no mês anterior. Este dado poderá ser extraído do sistema de bilhetagem eletrônica instalado em todas as linhas do sistema ou por meio do acompanhamento operacional realizado pelo Órgão Gestor.

O repasse terá como objetivo equilibrar os custos operacionais da concessionária relativos ao mês anterior ao cálculo.

O valor da **Demanda Equivalente Mensal** será calculado mensalmente pelo Órgão Gestor mediante os seguintes procedimentos:

- I. Apuração da quantidade de PASSAGEIROS por tipo ($Pass_t$) de valor de TARIFA paga ($Tarifa_t$);
- II. Cálculo do FATOR DE EQUIVALÊNCIA (Feq_t) de cada valor de TARIFA paga ($Tarifa_t$) com a TARIFA PÚBLICA em vigor para o sistema urbano paga (TU_t), ou:

$$Feq_t = \frac{Tarifa_t}{TU_t}$$

(1)

- III. Cálculo da DEMANDA EQUIVALENTE (DE) mediante a multiplicação da quantidade de passageiros transportados por tipo de TARIFA pelo FATOR DE EQUIVALÊNCIA, ou:

$$DE = \sum_{t=1}^n Pass_t \times Feq_t$$

(2)

Por sua vez, a **Demanda Equivalente de Referência** a ser considerada no cálculo do repasse mensal do subsídio deverá corresponder ao valor de demanda equivalente mensal considerada no último reajuste contratual ou revisão da tarifa técnica de remuneração.

Ressalta-se que para o cálculo da demanda equivalente do sistema deverão ser consideradas as seguintes categorias de tarifa:

- i. Passageiros Pagantes: passageiros comuns das linhas urbanas e rurais-urbanas convencionais, que pagam o valor integral da passagem, via dinheiro ou cartão;
- ii. Estudantes: estudantes regularmente matriculados em estabelecimentos de ensino oficiais ou reconhecidos oficialmente no âmbito do Município, fica assegurado o direito ao pagamento da tarifa reduzida em 20% (vinte por cento) sobre o valor integral, conforme Art. 10 do Decreto Municipal 107/2013;

Serão consideradas gratuidades e não entrarão no cálculo da Demanda Equivalente do sistema as seguintes categorias, conforme Art. 58 do Decreto Municipal 107/2013:

- i. Pessoas com idade igual ou superior a 65 (sessenta e cinco) anos, nos termos da legislação federal, bastando a apresentação de documento oficial de identidade;
- ii. Agentes da fiscalização e da operação do transporte público, quando em serviço desde que devidamente identificados por crachás funcionais do Órgão Gestor;
- iii. Pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, devidamente cadastrados e identificados pelo Órgão Gestor;
- iv. Outras gratuidades a serem definidas em legislação municipal e que indiquem a fonte para o custeio do referido benefício;
- v. Crianças menores, com idade até 6 (seis) anos, sempre acompanhadas dos pais responsáveis, sendo que o referido benefício não se estenderá ao acompanhante.

Ao longo da concessão, poderão ser observadas alterações nas categorias de passageiros pagantes e gratuidades. Toda alteração deverá ser considerada no cálculo da demanda equivalente.

4.6.4 Da Definição da Tarifa Técnica de Referência e de Remuneração

A Tarifa Técnica de Remuneração corresponde ao valor do custo por passageiro proposto pela Concessionária na sua Proposta Financeira, devidamente reajustado ou revisto na forma do CONTRATO, aplicado conforme previsto no edital, no contrato de concessão e na regulação municipal.

A Tarifa Técnica de Remuneração proposta pelos licitantes deve ser estabelecida de modo que a receita ao longo da Concessão seja suficiente para a cobertura dos custos de prestação dos serviços e da remuneração do capital investido no decorrer do prazo do Contrato.

A Tarifa Técnica de Remuneração a ser proposta pelos licitantes deve ser inferior à Tarifa Técnica de Referência de R\$13,22 (treze reais e vinte e dois centavos), fixada conforme a modelagem econômico-financeira apresentada no Anexo II.9.

O cálculo da Tarifa Técnica de Referência segue a seguinte fórmula:

$$\text{Tarifa Técnica de Referência} = \left(\frac{CT}{DE_{\text{Referência}}} \right) \quad (3)$$

Onde:

CT – Custo Total do Sistema no período atual;

DE_{Referência} – Demanda equivalente de referência;

A metodologia de cálculo da Tarifa Técnica de Referência e a planilha de cálculo são apresentadas no Anexo II.9.

A Tarifa Técnica de Remuneração será objeto de Reajuste Contratual, Revisão Extraordinária e Revisão do Equilíbrio Econômico-Financeiro, conforme cabível, nos termos deste edital, do contrato de concessão e da legislação municipal, visando manter reais os valores aplicáveis ao contrato de concessão, assim como manter o equilíbrio econômico-financeiro da Concessão.

A revisão da Tarifa Técnica de Referência e reajustes ocorrerão após um ano da pesquisa de preços e orçamentos (28 de fevereiro de 2025), a fim de atualizar e equacionar a realidade de mercado, garantindo a continuidade da prestação do serviço.

4.6.5 Da Definição da Tarifa Pública

Uma premissa do Sistema de Transporte Público Coletivo do município de Gramado é a adoção de uma tarifa módica para o serviço com o objetivo de recuperar e consolidar a demanda do sistema.

A Tarifa Pública a ser cobrada dos Usuários não guarda relação direta com a Tarifa Técnica de Remuneração por força deste edital e é fixada pelo Concedente, nos termos da legislação municipal, podendo ser diferenciada em função:

- a) Das características técnicas de cada tipo de serviço ou linha;
- b) Da integração tarifária dos serviços que integram o Sistema de Transporte Público objeto deste EDITAL;
- c) Dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de USUÁRIOS, conforme as gratuidades e integrações previstas na legislação municipal.

O valor da TARIFA PÚBLICA para o início de operação dos serviços, fixado por Decreto do Poder Executivo a ser publicado, é de R\$ 4,00 (quatro reais) para todas as linhas do sistema (urbanas e rural-urbanas).

A Tarifa Pública poderá ser reajustada a critério do Poder Público, sempre visando a modicidade tarifária e a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

4.6.6 Do Indicador Global de Qualidade do Serviço (IGQS)

O Indicador Global de Qualidade do Serviço foi criado para medir o desempenho do serviço de transporte coletivo ofertado no município de acordo com o grau de satisfação dos usuários, com a confiabilidade das linhas do sistema e da segurança viária do transporte coletivo.

O indicador de desempenho proposto é calculado pela seguinte equação:

$$IGQS = \frac{0,25 \times IS + 0,40 \times I_{conf} + 0,15 \times I_{seg} + 0,20 \times I_{mec}}{5} \quad (4)$$

Onde:

- IS – Média dos Indicadores de Satisfação dos Usuários;
- I_{conf} – Índice de confiabilidade;
- I_{seg} – Índice de segurança;
- I_{man} – Índice de conformidade mecânica.

O Anexo II.4 – Procedimentos de Apoio à Gestão, Monitoramento, Fiscalização, Avaliação e Ajuste do Sistema de Transporte apresenta detalhadamente toda a metodologia de cálculo do IGQS.

4.6.7 Do Reajuste e da Revisão da Tarifa Técnica de Remuneração

Para o cálculo da Tarifa Técnica de Referência deste processo licitatório, foi utilizada a metodologia de cálculo elaborada pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), a Planilha ANTP 2017 - Custos dos Serviços de Transporte Público por Ônibus, conforme detalhado no item no Anexo II.9.

A Tarifa Técnica de Remuneração poderá ser recalculada por meio de três tipos de instrumentos, quais sejam:

- Reajuste Contratual;
- Revisão Extraordinária;
- Revisão do Equilíbrio Econômico-Financeiro.

Ressalta-se que a **Demanda Equivalente de Referência ($DE_{Referência}$)** a ser considerada no cálculo do reajuste ou revisão deverá corresponder ao valor médio de demanda equivalente dos últimos 12 meses do sistema.

Já a **Quilometragem mensal ($km_{prevista}$)** a ser considerada no cálculo do reajuste ou revisão deverá corresponder ao valor médio da quilometragem total percorrida pelos veículos dos últimos 12 meses do sistema.

4.6.7.1 Reajuste Contratual

a) Condição Necessária

O reajuste da Tarifa Técnica de Referência ocorrerá após um ano da pesquisa de preços e orçamentos (28 de fevereiro de 2025), a fim de atualizar e equacionar a realidade de mercado, garantindo a continuidade da prestação do serviço. Posteriormente, deverá ocorrer a cada 12 meses.

b) Procedimento de Revisão

Em cada momento de reajuste contratual, durante a vigência da concessão, a atualização da Tarifa Técnica de Remuneração no qual a Concessionária será remunerada deve se dar da seguinte forma:

- 1) Deverão ser recalculadas os custos operacionais do sistema, atualizando todos os parâmetros utilizados apresentados nas alíneas a seguir:
 - a) Quantitativos operacionais, totalizadas a partir da conformação física da rede proposta, considerando números de viagens realizadas e as extensões produtivas e improdutivas de cada uma das linhas apresentadas;
 - b) Informações operacionais (produção quilométrica mensal, número, tipo e idade dos veículos alocados na frota, dentre outras);
 - c) Valor de custo unitário de insumos (frota, pessoal, material rodante, combustíveis, lubrificantes, dentre outros);
 - d) Taxas, impostos e contribuições fiscais e tributárias inerentes à atividade licitada;
- 2) O Custo Total do Sistema atualizado pela Planilha da ANTP deve ser dividido pela demanda equivalente de referência considerando a média de passageiros transportados pelas linhas do sistema ao longo dos últimos 12 (doze) meses. A Tarifa Técnica de Referência atualizada corresponderá ao resultado da divisão.

Em resumo:

$$Tarifa\ de\ Remuneração_{reajustada} = \left(\frac{CT_{atual}}{DE_{Referência}} \right) \times (1 - Desconto) \quad (5)$$

Onde:

CT_{atual} – Custo Total do Sistema no período atual;

DE_{Referência} – Demanda equivalente de referência utilizada no cálculo do reajuste em vigor (média dos últimos 12 meses);

Desconto – Percentual de desconto apresentado pela Concessionária no respectivo processo licitatório.

4.6.7.2 Revisão Extraordinária

a) Condição Necessária

Tanto a Concessionária, quanto o Órgão Gestor podem requerer a Revisão Extraordinária da Tarifa Técnica de Remuneração, mediante alterações significativas dos valores de insumos ou indicadores operacionais, considerando valores médios para 3 (três meses consecutivos). As hipóteses previstas são descritas a seguir:

- i. Variação, positiva ou negativa, do valor de compra do óleo diesel acima de 20% em relação ao valor que integra a planilha de custos em vigor;
- ii. Variação, positiva ou negativa, do piso salarial dos motoristas superior a 20% em relação ao valor que integra a planilha de custos em vigor;
- iii. Variação, positiva ou negativa, do valor de quilometragem percorrida pelos veículos superior a 20% em relação ao valor que integra a planilha de custos em vigor;
- iv. Qualquer mudança na regulamentação ou na legislação que tenha impacto nos custos ou na receita.

b) Procedimento de Revisão

O procedimento de revisão da Tarifa Técnica de Remuneração no momento de Revisão Extraordinária será igual ao realizado no Reajuste Contratual (ver item 4.6.7.1).

4.6.7.3 Revisão do Equilíbrio Econômico-Financeiro

a) Condição Necessária

Além do Reajuste Contratual e da Revisão Extraordinária, o fluxo de caixa deverá ser revisto ao longo do contrato de concessão, para que sejam realizadas as atualizações nos valores de entrada do estudo econômico-financeiro, tais como valores de investimentos, plano de atualização da frota e receitas reais obtidas (cobrança de tarifas) e repasses mensais realizados pelo Poder Público e os custos de operação reais do sistema.

Esta revisão tem por objetivo a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, garantido que ao longo do período de vigência do contrato, os valores de custos e investimentos que levaram o concessionário a sagrar-se ganhador da concorrência sejam preservados e, conseqüentemente, o usuário do sistema pague pelo que efetivamente utiliza.

As Revisões do Equilíbrio Econômico-Financeiro poderão ser realizadas a pedido da Poder Concedente ou da Concessionária, sempre que se observar fato gerador de desequilíbrio do contrato e que não possa ser ajustado pela Revisão Regular ou pela Revisão Intermediária, conforme Matriz de Riscos apresentada no item 4.6.8.

b) Procedimento de Revisão

A Revisão do Equilíbrio Econômico-Financeiro será realizada baseando-se nas práticas contábeis aceitas para a metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, e tem por objetivo promover o equilíbrio econômico-financeiro da CONCESSÃO por outros meios que não a correção da Tarifa Técnica de Remuneração, de acordo com as premissas econômicas fixadas nos Anexos deste Edital e refletidas no Contrato de Concessão.

Tal processo será realizado de forma a assegurar que seja mantido o Valor Presente Líquido do fluxo de caixa do projeto, empregando como taxa de desconto o Custo Médio Ponderado de Capital utilizado na formulação da Proposta Financeira.

Deste modo, a Taxa Interna de Retorno (TIR) não poderá ser superior à TIR ofertada na proposta apresentada pela Concessionária no processo licitatório. Para tanto, os valores da Tarifa Pública e/ou da Tarifa Técnica de Remuneração podem ser revisados, a fim de que a TIR do fluxo de caixa revisto se iguale à TIR da proposta vencedora.

Além da revisão do Fluxo de Caixa da Concessão, deverá ser revista a Planilha Tarifária, devendo serem recalculados os custos operacionais do sistema, atualizando todos os parâmetros utilizados apresentados nas alíneas a seguir:

- a) Quantitativos operacionais, totalizadas a partir da conformação física da rede proposta, considerando números de viagens realizadas e as extensões produtivas e improdutivas de cada uma das linhas apresentadas;
- b) Informações operacionais (produção quilométrica mensal, número, tipo e idade dos veículos alocados na frota, dentre outras);
- c) Valor de custo unitário de insumos (frota, pessoal, material rodante, combustíveis, lubrificantes, dentre outros);
- d) Taxas, impostos e contribuições fiscais e tributárias inerentes à atividade licitada;
- e) Parâmetros de desempenho e consumo baseados em referenciais técnico-operacionais reconhecidamente apropriados (ANTP – Associação Nacional de Transporte Públicos).

4.6.8 Do Repasse Mensal Efetivo

O valor de Repasse Mensal Efetivo é definido através das seguintes equações:

$$\text{Repasse Mensal Efetivo} = \text{Déficit Mensal} \times [0,8 + (0,2 \times \text{IGQS})] \quad (6)$$

Sendo que,

$$\text{Déficit Mensal} = \text{Valor de Remuneração} - \text{Arrecadação Tarifária} \quad (7)$$

$$\text{Valor de Remuneração} = TR \times DE_{\text{Referência}} \times \frac{km_{\text{percorrida}}}{km_{\text{prevista}}} \quad (8)$$

$$\text{Arrecadação Tarifária} = TP_{\text{Praticada}} \times DE_{\text{Mês}} \quad (9)$$

Onde:

- Déficit Mensal: Déficit mensal no período anterior ao repasse;
- IGQS: Indicador de Desempenho Global do Sistema;
- TR: Tarifa Técnica de Remuneração em vigor;
- $DE_{\text{Referência}}$: Demanda equivalente de referência utilizada no cálculo do reajuste em vigor;
- $DE_{\text{Mês}}$: Demanda equivalente contabilizada no mês anterior ao cálculo;
- $km_{\text{percorrida}}$: Quilometragem mensal efetivamente percorrida pelos veículos do sistema;
- km_{prevista} : Quilometragem mensal prevista na revisão de custos em vigor;
- $TP_{\text{praticada}}$: Tarifa Pública praticada nas linhas urbanas do sistema;

Conforme apresentado na equação anterior, 20% do repasse mensal efetivo está vinculado ao desempenho operacional da Concessionária.

O IGQS será apurado pelo Órgão Gestor trimestralmente, sendo o percentual de desconto a ser aplicado no subsídio mensal incidirá sobre a parcela a ser paga nos 3 (três) meses seguintes ao trimestre de aferição, em conformidade ao disposto neste Anexo II.4. No período em que não for possível ocorrer medição de algum indicador, desde que não seja por falha e/ou responsabilidade da Concessionária ou de seus prestadores de serviços, a nota a ser considerada será a da última medição. Caso não exista uma medição anterior, será considerada a nota máxima no indicador.

Ressalta-se que, para todos os efeitos de remuneração da Concessionária e apuração do equilíbrio contratual, quaisquer valores repassados pelo Poder Público com a finalidade de cobrir os custos das gratuidades previstas em lei deverão ser obrigatoriamente contabilizados como parte da Arrecadação Tarifária. Tal tratamento contábil se aplica a todos os instrumentos de transferência de fundos, incluindo, mas não se limitando a, compra de créditos eletrônicos ou repasses diretos, independentemente da sua origem orçamentária.

O cálculo do subsídio efetivo a ser repassado pelo Poder Público à concessionária será realizado mensalmente e a demanda equivalente mensal do sistema corresponderá à demanda efetivamente registrada pelo sistema no mês anterior. Desta forma, o repasse terá como objetivo equilibrar os custos operacionais da concessionária relativos ao mês anterior ao cálculo.

Os cálculos referidos nos itens precedentes serão realizados até o 5º dia útil do mês posterior ao mês de apuração e registrados em relatórios mensais contendo a memória de cálculo e as informações que lhe serviram de base, os quais serão encaminhados à Concessionária para verificação, a qual deverá se pronunciar até o 10º dia útil.

O pagamento do subsídio pelo Município de Gramado será realizado em até 05 (cinco) dias úteis do processamento da liquidação.

Os relatórios mensais de apuração da remuneração deverão ser devidamente arquivados no Processo Administrativo da Concessão.

A Concedente, com o objetivo de controle social, elaborará mensalmente relatório de prestação de contas cumulativo da remuneração o qual será divulgado em seu sítio na internet.

Na ocorrência de superávit tarifário, proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Transporte Público Coletivo de Mobilidade Urbana do Transporte Coletivo Urbano de Gramado.

4.6.9 Da Matriz de Riscos

São pré-requisitos essenciais para fundamentar eventual reequilíbrio econômico-financeiro eventos que sejam:

- i. extraordinários;
- ii. imprevisíveis;
- iii. estranhos à vontade das partes;
- iv. inevitáveis;
- v. capazes de gerar desequilíbrio na equação econômico-financeira do Contrato.

Entre os eventos relacionados neste item, relacionam-se os seguintes, que poderão ocorrer simultaneamente, ou não:

- a) Modificações operacionais determinadas pela Concedente com o objetivo de melhorar o atendimento aos usuários e a eficiência do sistema de transporte coletivo, de comprovada repercussão nos custos da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso e que não estejam originalmente previstas na Proposta Financeira da Concessionária.
- b) Implantação de soluções de integração tarifária com outros modos de transporte coletivo ou individual, que não estejam originalmente previstas na Proposta Financeira da Concessionária.
- c) Ocorrência de variação da composição de investimentos em frota decorrente de determinação da Concedente, em razão de acréscimo ou diminuição de veículos não previstos na Proposta Financeira, mudança de tecnologias ou de tipo de veículo, ou modificação de vida útil ou idade média máxima não estabelecida no Edital.
- d) Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de tributos que incidem sobre o serviço ou a receita da Concessionária ou a imposição de disposições legais, após a data de apresentação das propostas, de comprovada repercussão nos custos da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso.
- e) Alteração da forma de cobrança do INSS sobre a Folha de Pagamento conforme considerado na Proposta Financeira, observando as disposições da Lei 14.288/2021, ou norma que vier a substituí-la ou alterá-la.
- f) Modificações nos encargos da Concessionária, relativos aos investimentos, em relação ao definido no Edital.
- g) Ocorrências supervenientes, decorrentes de força maior, caso fortuito, fato príncipe, fato da Administração ou de interferências imprevistas resultem, comprovadamente, em acréscimo ou redução dos custos da Concessionária.

São riscos assumidos pela Concessionária, que não ensejam a revisão do contrato de concessão todos aqueles relacionados com a álea empresarial da Concessionária e, especialmente:

- a) Não obtenção do retorno econômico previsto na sua proposta por força de fatores distintos dos previstos na Matriz de Riscos apresentada anteriormente;
- b) Não obtenção do valor das receitas acessórias previstas na Proposta Financeira;
- c) Constatação superveniente de erros ou omissões na proposta da Concessionária;
- d) Excesso de produção quilométrica em percurso ocioso, sem o transporte de passageiros, no acesso da garagem aos pontos finais das linhas e em sentido oposto, em valores superiores a 5% da quilometragem operacional, por decorrência da escolha da posição da garagem;
- e) Destruição, roubo, furto ou perda de bens vinculados à concessão e de suas receitas;
- f) Ocorrência de greves de empregados da Concessionária ou a interrupção ou falha do fornecimento de materiais ou serviços pelos seus contratados;
- g) Variação das taxas de câmbio;
- h) Incidência de responsabilidade civil, administrativa, ambiental, tributária e criminal por fatos que possam ocorrer durante a prestação dos serviços;
- i) Custos gerados por condenações ou pelo acompanhamento de ações judiciais movidas por ou contra terceiros;
- j) Riscos decorrentes da contratação de financiamentos;
- k) Valorização ou depreciação dos bens vinculados à concessão.

5 DAS COMPETÊNCIAS E ENCARGOS

5.1 Das Competências do Poder Concedente

Compete ao Município de Gramado organizar e prestar, diretamente, ou indiretamente sob o regime autorizado, o Serviço Público de Transporte Coletivo no âmbito do Município exercer o seu controle e fiscalização.

A concessão será outorgada mediante prévia licitação, que obedecerá às normas da legislação municipal e federal sobre licitações e contratos administrativos, bem como, à lei federal que dispõe sobre as concessões e permissões de serviços públicos, e os princípios básicos da seleção da proposta mais vantajosa e do julgamento objetivo.

São competências do Poder Concedente:

- I. Fixar áreas de operações, definir categoria e tipo de serviços a serem prestados;
- II. Fixar itinerários e pontos de Embarque e Desembarque;
- III. Aprovar o plano operacional de cada linha ou área de operação;
- IV. Organizar, programar e fiscalizar o sistema;
- V. Tomar, na forma da legislação em vigor, as medidas necessárias para a contratação indireta autorizada por Lei Municipal;
- VI. Fixar os parâmetros e índices da planilha de custos e remuneração dos serviços;
- VII. Regulamentar e estabelecer a integração operacional e tarifária inclusive instituindo mecanismos de compensação tarifária, entre diferentes áreas de operação;
- VIII. Elaborar e fiscalizar a aplicação dos cálculos tarifários e o custo do passageiro transportado, mantendo registro do preço dos insumos e demais componentes de operação e custeio;
- IX. Vistoriar os veículos, exigindo anualmente laudo de inspeção veicular, expedido por empresa devidamente credenciada ao INMETRO;
- X. Aplicar as penalidades previstas em contrato;
- XI. Estabelecer normas e código disciplinar para o pessoal de operação;
- XII. Controlar e manter registro do número de passageiros do sistema;
- XIII. Exercer, na forma da Lei, o controle sobre os serviços especiais;
- XIV. Determinar a forma de integração dos serviços locais de transporte público de passageiros com os regionais;
- XV. Determinar que sejam atendidas todas as reivindicações da população com relação serviço disponibilizado.

5.2 Dos Encargos do Poder Concedente

Ao Poder Concedente do Sistema de Transporte Público Coletivo do Município de Gramado, incumbe:

- I. Planejar, regulamentar e fiscalizar permanentemente os Serviços Públicos de Transporte Coletivo;

- II. Assegurar o equilíbrio econômico-financeiro da Concessão;
- III. Aplicar penalidades regulamentares e contratuais;
- IV. Intervir na prestação dos serviços quando houver risco de grave descontinuidade que não possa ser controlada pela Concessionária;
- V. Declarar a extinção da Concessão nos casos previstos na Lei;
- VI. Homologar reajustes e proceder às revisões tarifárias e de custos;
- VII. Apurar o custo do passageiro transportado e assegurar a remuneração dos gastos envolvidos, fixar o preço das tarifas, bem como dos serviços concedidos;
- VIII. Cumprir Leis, regulamentos e cláusulas do Contrato de Concessão;
- IX. Zelar pela boa qualidade dos serviços e resolver questões sobre reclamações de usuários;
- X. Estimular a participação do usuário na fiscalização da prestação dos serviços delegados.

5.3 Dos Encargos da Concessionária

Além do cumprimento das cláusulas constantes do Contrato de Concessão, a empresa Concessionária fica obrigada a:

- I. Prestar serviço adequado aos usuários, assim entendido o prestado com regularidade, continuidade, eficiência, modicidade das tarifas, conforto, atualidade tecnológica, e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes, conforme Art. 16º da Lei Federal Nº 10.098, de 19 de dezembro de 2.000;
- II. Cumprir e fazer cumprir as normas de serviço e as cláusulas do Contrato de Concessão;
- III. Facilitar o exercício da fiscalização pelo Poder Concedente;
- IV. Manter a frota adequada às exigências da demanda;
- V. Emitir, comercializar e controlar passes e o vale transporte, e fornecer ao Município, na periodicidade de tempo que for determinada, relatórios e informações a respeito;
- VI. Garantir ao Órgão Gestão Municipal total e irrestrito acesso ao Sistema de Bilhetagem Eletrônica;
- VII. Adotar uniformes e identificação, através de crachá, para o pessoal de operação;
- VIII. Cumprir as ordens de serviço emitidas pelo Poder Concedente;
- IX. Executar os serviços com rigoroso cumprimento de horário, frequência, frota, tarifa, itinerário, e pontos de Embarque e Desembarque;
- X. Submeter-se à fiscalização do Poder Concedente;
- XI. Cumprir a meta mínima do Indicador Global de Qualidade do Serviço (IGQS), conforme apresentado no Anexo II.4;
- XII. Apresentar anualmente laudos de vistoria veicular expedidos por empresa devidamente credenciada pelo INMETRO, garantindo o conforto, a segurança e a regularidade serviços, excluindo aqueles que serão usados no transporte escolar e/ou de trabalhadores, que deverão apresentar semestralmente os laudos, conforme Código de Trânsito Brasileiro;

- XIII. Manter as características fixadas para os veículos de operação;
- XIV. Preservar a inviolabilidade dos instrumentos contadores de passagens, controladores de quilometragem, velocidade e outros exigidos na forma da lei;
- XV. Apresentar seus veículos para início de operação em adequado estado de conservação e limpeza;
- XVI. Dispor de toda a infraestrutura necessária para a prestação do Sistema de Transporte Público Coletivo do Município de Gramado, inclusive áreas de instalações de garagem, pessoal de operação e manutenção, veículos, equipamentos, máquinas e peças e acessórios;
- XVII. Disponibilizar o Serviço de Atendimento ao Passageiro em escritório comercial em localização central na sede do Município de Gramado, equipado e em condições de atendimento ao usuário e venda de créditos eletrônicos;
- XVIII. Proporcionar, periodicamente, treinamento e reciclagem do pessoal de operação, principalmente nas áreas de relações humanas, segurança do tráfego e primeiros socorros;
- XIX. Providenciar a expedição de cartão de identificação de passageiros especiais;
- XX. Reduzir as diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;
- XXI. Implementar tarifação única para usuários que necessitem de transporte interbairros que não seja suprida por somente uma linha.

5.4 Do Fornecimento de Informações ao Poder Concedente

Caberá a Concessionária o fornecimento ao Poder Concedente quando solicitado, de informações sobre a operação programada (tabelas de serviço e escala de serviço) e sobre a operação realizada, além daquelas previstas no Anexo II.4 deste Edital.

5.5 Obrigação da Concessionária em Relação ao Serviço de Atendimento ao Passageiro

A Concessionária instituirá Serviço de Atendimento ao Passageiro (SAP) para consultas, sugestões e reclamações dos usuários, objetivando o aperfeiçoamento dos serviços, de conformidade com o item 4.5.2 deste presente anexo.

5.6 Do Pessoal da Concessionária

A Concessionária deverá manter processos adequados de seleção e aperfeiçoamento do seu pessoal, especialmente daqueles que desempenhem atividades relacionadas com a segurança do transporte e dos que mantenham contato com o público.

5.6.1 Do Pessoal de Operação

O Pessoal de Operação em Contato com o Público deverá:

- I. Respeitar as normas e determinações disciplinares e colaborar com a fiscalização do Poder Concedente no exercício de suas atividades, com informações e auxílio, quando solicitados;
- II. Conduzir-se com atenção e urbanidade;
- III. Prestar informações e atender as reclamações dos usuários;
- IV. Apresentar-se corretamente uniformizado e identificado;
- V. Prestar socorro aos usuários, em caso de acidente ou mal súbito;
- VI. Diligenciar a obtenção de transporte para os usuários, em caso de interrupção de viagem;
- VII. Recusar o transporte de animais, exceto cão guia, plantas, material inflamável, explosivo, corrosivo e outros materiais que possam comprometer a segurança ou conforto dos usuários;
- VIII. Facilitar o embarque e desembarque de passageiros, especialmente crianças, gestantes, pessoas idosas, obesos e deficientes;
- IX. Cumprir e orientar a proibição de fumar no interior dos veículos;
- X. Abster-se de ingerir bebidas alcoólicas e fazer uso de substâncias tóxicas antes ou durante a jornada de trabalho;
- XI. Manter a ordem no interior do veículo;
- XII. Impedir atividade de vendedor ambulante ou mendicância no interior do veículo;
- XIII. Preencher corretamente todo e qualquer documento solicitado pelo Poder Concedente, desde que autorizado pela Concessionária;
- XIV. Fazer respeitar os espaços reservados para idosos, gestantes, pessoas com crianças de colo, deficientes físicos e pessoas obesas;
- XV. Prestar ao passageiro, quando solicitado, todas as informações relativas aos serviços;
- XVI. Cumprir as normas fixadas neste Edital, relativas à execução dos serviços.

5.6.2 Dos Motoristas

Constituem deveres dos motoristas, sem prejuízo das obrigações da legislação de trânsito:

- I. Respeitar os horários, itinerários e pontos de Embarque e Desembarque;
- II. Dirigir o veículo de modo a não prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros;
- III. Manter-se em velocidade compatível com o estado das vias, respeitando os limites legais e as determinações do Poder Concedente;
- IV. Movimentar o veículo somente com as portas fechadas e abri-las somente com o veículo parado;
- V. Evitar freadas bruscas e outras situações propícias a acidentes;
- VI. Zelar pela boa ordem no interior do veículo;
- VII. Prestar os esclarecimentos solicitados pelos agentes de fiscalização e pesquisadores do Poder Concedente;
- VIII. Evitar conversação regular com os usuários com o veículo em movimento, salvo em se tratando de solicitação de informações;
- IX. Abastecer o veículo somente quando fora de operação regular;

- X. Atender aos sinais de parada, nos pontos estabelecidos;
- XI. Embarcar e desembarcar passageiros apenas nos pontos estabelecidos;
- XII. Manter no veículo todos os documentos exigidos;
- XIII. Realizar o transbordo dos passageiros em caso de interrupção da viagem por motivo de falha ou acidentes, mantendo os passageiros em local que ofereça segurança;
- XIV. Não fumar no interior do veículo;
- XV. Não ingerir bebida alcoólica em serviço, nos intervalos da jornada, ou antes, de entrar em serviço;
- XVI. Recolher o veículo à garagem, quando ocorrer indícios de defeito mecânico que possa pôr em risco a segurança dos passageiros ou de terceiros;
- XVII. Providenciar imediatamente limpeza do veículo quando necessário;
- XVIII. Não permitir, salvo nos casos autorizados na legislação, à viagem de qualquer pessoa sem o devido pagamento, buscando auxílio policial quando necessário;
- XIX. Não portar, em serviço, arma de qualquer natureza.

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

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

5.6.3 Pré-requisitos para contratação do pessoal da Concessionária

Ao pessoal contratado pela Concessionária, direta ou indiretamente, se faz necessário o preenchimento dos seguintes pré-requisitos:

- Estar em dia com a documentação civil obrigatória (CTPS, RG, CPF, Título de Eleitor, Certificado de Reservista e Habilitação categoria D ou E para o caso de motorista).

Somente poderão ser admitidas para trabalhar no sistema pessoas que, de acordo com a sua função, tenham frequentado cursos preparatórios de direção defensiva, legislação de trânsito, primeiros socorros, relações humanas ou outros que venham a ser exigidos por Lei.

- Aos profissionais que prestam serviço atualmente no Sistema, será concedido um prazo de 6 (seis) meses para o cumprimento desta determinação, após a Assinatura do Contrato de Concessão.

Ressalta-se que não será obrigatória a presença de cobradores nas linhas de ônibus do sistema de transporte público coletivo de Gramado.

6 DA TERCEIRIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

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

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

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

7 DOS BENS REVERSÍVEIS

Serão revertidos ao Poder Público Municipal, com o advento do termo contratual, os seguintes bens:

Bancos de dados e sistemas de gerenciamento dos serviços abaixo listados:

- I. Cadastro de usuários:
 - a) Base de dados georreferenciado de itinerários e pontos de interesse nas ligações, como: terminais rodoviários, pontos de seções tarifárias etc.
 - b) Base de dados estatísticos de utilização / frequências durante o período de Concessão.
 - c) Créditos eletrônicos existentes no sistema de bilhetagem ao final da concessão e ainda não utilizados pelos usuários.
- II. Pontos de Embarque e Desembarque de Passageiros que porventura sejam instalados pela Concessionária e toda sinalização e identificação destes pontos.
- III. Placas e painéis eletrônicos informativos sobre o serviço nos pontos de embarque e desembarque.

Poderão ser considerados bens reversíveis, a critério do Poder Concedente, em parte ou em sua totalidade, ônibus, garagens e instalações de prestação de serviços objeto desta licitação.

A reversão dos bens apontados anteriormente, far-se-á, no advento do termo contratual, com a indenização, pelo Poder Concedente ou pela Concessionária subsequente, das parcelas dos investimentos a ele vinculados ainda não depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido, nos termos do contrato de concessão.

Por fim, não serão considerados bens reversíveis demais instalações da Concessionária (sede).

8 DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS

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

- I. receber o serviço adequado, nos termos do art.6º da Lei Nº 8.987, de 13 de Fevereiro de 1995;
- II. participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;
- III. ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e
- IV. ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis Nº 10.048, de 8 de novembro de 2000 e Nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

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

- I. seus direitos e responsabilidades;
- II. os direitos e obrigações dos operadores dos serviços;
- III. os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

São direitos dos usuários:

- I. ser transportado com segurança, conforto e higiene nas linhas e itinerários fixados pelo Município, em velocidade compatível com as normas legais;
- II. ser tratado com urbanidade e respeito pelo Concessionária, através de seus prepostos e funcionários, bem como pela fiscalização do Município;
- III. usufruir do transporte coletivo com regularidade de itinerário, frequência e viagens compatíveis com a demanda do serviço;
- IV. ter acesso fácil e permanente às informações sobre itinerário, horário e outros dados pertinentes à operacionalização do serviço;
- V. receber respostas ou atendimento a reclamações formuladas;
- VI. zelar e não danificar os veículos e equipamentos utilizados para prestação do serviço.
- VII. ter garantia de resposta às reclamações formuladas sobre deficiência na operação dos serviços, estas podendo ser registradas protocolarmente, de forma gratuita, junto à Prefeitura Municipal de Gramado, a qual deverá tomar as medidas cabíveis, com resposta oficial ao reclamante, no prazo de 30 dias a contar da data do recebimento do protocolo pela secretaria;
- VIII. propor medidas que visem à melhoria do serviço prestado;
- IX. levar estritamente volumes com medidas, peso e conteúdo que não seja inconvenientes, nocivos ou perigosos.”

Aos usuários será garantida a continuidade de sua viagem através da utilização dos veículos alocados no STPC, sempre que ocorrer impedimento da viagem que estiver sendo realizada, por motivos mecânicos, elétricos ou eletrônicos dos veículos e seus equipamentos, acidente de trânsito, ou outros fatos que impeçam seu prosseguimento.

Quando da manifestação sobre irregularidades no serviço, os usuários deverão informá-las de modo que seja possível sua precisa caracterização, com identificação do veículo e hora.

O Poder Concedente e a Concessionária deverão adotar as medidas necessárias para assegurar aos usuários amplo acesso às informações do serviço e meios eficazes para a recepção e tratamento de suas reclamações.

Sempre que houver modificações no serviço, como itinerários e horários, deverá haver prévia divulgação em tempo não inferior a 5 (cinco) dias úteis, salvo em situações de força maior que exijam implantações imediatas.

9 ANEXOS

Integram ao presente Termo de Referência, em volumes independentes:

- a) ANEXO II.1 Detalhamento físico da Rede Proposta;
- b) ANEXO II.2 Especificações das Instalações;
- c) ANEXO II.3 Especificação da Frota;
- d) ANEXO II.4 Procedimentos de Apoio à Gestão, Monitoramento, Fiscalização, Avaliação e Ajuste do Sistema de Transporte;
- e) ANEXO II.5 Especificações dos Sistemas de Gestão, Informação e Controle;
- f) ANEXO II.6 Especificações do Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE;
- g) ANEXO II.7 Diretrizes de Acessibilidade;
- h) ANEXO II.8 Plano de Desenvolvimento;
- i) ANEXO II.9 Estudo Econômico-Financeiro;
- j) ANEXO II.10 Instruções para Apresentação da Proposta Financeira;
- k) ANEXO II.11 Legislação Municipal;
- l) ANEXO II.12 Proposta Financeira – Gramado (*arquivo em formato .xlsx*).