

ANEXO I TERMO DE REFERÊNCIA PROJETO BÁSICO

SUMÁRIO

1. Introdução
2. Características Gerais
3. Nova Rede de Transporte

Integração Operacional, Física e Tarifária

4. Oferta do Serviço
5. Relação das linhas
6. Quilometragem – Diária e Mensal
7. Passageiros Transportados – Diário e Mensal
8. Frota por Linha - Tipo e Idade
9. Descritivo das Informações Relevantes

Anexo I.1 – Ordens de Serviço Operacionais - Dias Úteis, Sábados e Domingos

Anexo I.2 – Localização dos Pontos de Embarque / Desembarque



ANEXO I

LOTE ÚNICO DO SERVIÇO REGULAR DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS DE ÁGUAS LINDAS DE GOIÁS

1. APRESENTAÇÃO

O Projeto Básico visa fornecer os elementos necessários para a compreensão do funcionamento do Serviço Proposto aos interessados em participarem da licitação.

Inicialmente, apresentam-se os aspectos conceituais da estratégia regulatória, do modelo funcional, de gestão e de delegação para em seguida serem apresentados os objetivos, as características e os dados operacionais do Serviço Proposto.

1.1. PARTICULARIDADES DO SISTEMA

A circulação de pessoas, bens e veículos no espaço urbano, é essencial à realização das atividades humanas básicas (comunicação, transporte, convivência social, trabalho, geração de novas riquezas, lazer, etc.).

A forma como se organiza o sistema de transporte urbano de uma cidade determina a estruturação de seu espaço e condiciona, em grande medida, o processo de desenvolvimento econômico e social que ali ocorre.

Por outro lado, a ocupação do solo urbano por um processo interativo de iniciativas públicas e privadas, que resulta na implantação de empreendimentos econômicos e comerciais, obras e serviços e em assentamentos populacionais, determina a organização e funcionamento do sistema de transporte urbano.

A qualidade e os custos de funcionamento desse sistema têm grande influência no nível de vida da população e na de outros custos das demais atividades realizadas na cidade.

O perfeito funcionamento desse sistema de transporte e, em particular, do sistema de transporte coletivo, interessa, portanto, a toda coletividade.

A oferta do serviço de transporte deve ser estruturada de modo a satisfazer as necessidades coletivas da população e as condições para o desenvolvimento da cidade.

Cabe, portanto, ao Poder Público, ouvindo a sociedade, nela se incluindo a CONCESSIONÁRIA de serviço público, a responsabilidade pela organização, fiscalização e atualização.

A Constituição Brasileira, através de seu artigo 30, reconhece o consenso social ao definir o serviço de transporte coletivo como um serviço público de caráter essencial.

Reconhece também que essa função pública deve ser exercida pelo poder público local, de modo que as necessidades e interesses dos munícipes tenham prioridade e as forças políticas vivas da cidade possam exercer, democraticamente, suas respectivas influências sobre a organização, gestão, prestação e exploração desse serviço essencial.

Contudo essa mesma Carta Magna confere ao poder público a possibilidade de transferir a terceiros, a concessão dos serviços de transporte de passageiros, autorizando que pode ele ser efetuado por particulares, mediante regime de concessão, rigorosamente supervisionada, buscando-se sempre a qualidade, a frequência e a pontualidade destes serviços.

A Lei Orgânica do Município de Águas Lindas de Goiás dispõe no mesmo sentido, conforme previsto na Constituição Federal, desde que este serviço sempre atenda ao interesse público, sendo prestado com comodidade, conforto, rapidez e segurança.

Daí se conclui pela constância e permanência dos serviços, destacando-se a qualidade, a frequência e a pontualidade de sua prestação.

2. DO ÓRGÃO GESTOR

A gestão do Sistema de Transporte Coletivo Público é realizada pelo PODER CONCEDENTE através da Secretaria Municipal de Transporte, Trânsito e Mobilidade Urbana.

3. OBJETIVOS

3.1. São objetivos permanentes do Município, dentre outros, supervisionar, gerenciar e administrar:

- I – a política de transporte do Município;
- II – a política de desenvolvimento do Município;
- III – a política de uso e ocupação do solo;
- IV – a preservação do patrimônio ecológico do Município.

4. ASPECTOS CONCEITUAIS CONSIDERADOS

4.1. Este item apresenta os principais conceitos usados na elaboração deste Projeto referente ao Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros de Águas Lindas de Goiás, da seguinte forma:



- Serviço de Transporte Público Coletivo Regular de Passageiros de Águas Lindas de Goiás: Sua função será executar o transporte público coletivo de passageiros, nos deslocamentos dentro do Município, em linhas com quadro de horários frequentes, itinerários radiais, ou circulares ou diametrais, utilizando veículos de transporte de passageiros, com capacidade de até 60 passageiros e com no mínimo 32 assentos. Deverá ser explorado em caráter contínuo e permanente sob o regime de concessão.

4.1.1. ESTRUTURA GERAL DA ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA

4.1.1.1. Para atendimento dos objetivos desta licitação, bem como visando fornecer uma padronização da terminologia a ser utilizada ao longo da vigência deste contrato, os elementos componentes do Serviço Regular de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros de Águas Lindas de Goiás serão organizados e apresentados segundo três conjuntos principais:

a) Modelo Funcional: apresenta todos os aspectos relativos à operação das diversas linhas;

- Modelo de Gestão: apresenta os aspectos relativos ao relacionamento entre o Poder Público (órgão gestor) e os operadores, definindo as principais regras pela qual o sistema será acompanhado e avaliado. Tem como principais elementos os aspectos de gestão operacional, econômica, financeira, administrativa e de relações institucionais;

- Modelo de Delegação: formaliza, no âmbito jurídico-administrativo, como as especificações propostas nos modelos funcional e de gestão serão apresentadas em edital e contrato, nos termos da legislação vigente. Visa garantir que todas as regras desejadas para o sistema serão corretamente estabelecidas e formalizadas, reduzindo falhas de interpretação e disputas judiciais posteriores, resguardando todas as partes envolvidas e ampliando a transparência do processo de delegação.

4.1.1.2 Um breve detalhamento conceitual de cada um dos modelos será apresentado nas seções seguintes. Os aspectos que necessitam de maior detalhamento conceitual são apresentados na forma de outros anexos ao Edital. A formalização jurídica de todos os aspectos está apresentada ao longo do edital e da minuta de contrato.

4.1.2. OBJETIVOS

A proposta de solução para o atendimento das necessidades de transporte da população contempla os seguintes objetivos gerais:

- Racionalizar e reestruturar o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Águas Lindas de Goiás;
- Melhorar as condições de cidadania e mobilidade dos usuários.

Os objetivos específicos relacionados a cada modelo são citados a seguir:

- Objetivos específicos do Modelo Funcional:
 - Promover uma otimização do Sistema:
 - Redução do tempo de viagem dos usuários;
 - Redução dos deslocamentos negativos;
 - Otimização do uso da frota.
 - Ampliação e padronização de frequências para cada linha;
 - Redução do custo geral do Sistema.
- Objetivos específicos do Modelo de Gestão:
 - Fornecer transparência quanto à administração dos recursos do Sistema;
- Objetivos específicos do Modelo de Delegação:
 - Elaborar instrumentos legais para realizar a licitação das linhas do Sistema Proposto;
 - Reconhecer as incompatibilidades e fornecer propostas para o funcionamento do Sistema Proposto;
 - Estabelecer elementos regulatórios / contratuais com foco na prestação do serviço ao usuário.

4.1.3. ASPECTOS DO MODELO FUNCIONAL

4.1.3.1. O modelo funcional define aspectos de planejamento de transportes, abrangendo conceitos de infraestrutura e operação de Sistemas de Transportes. As principais atividades para a estruturação do modelo funcional são as seguintes:

- Identificação dos elementos essenciais do Sistema de Transporte Público: este item procura identificar os relacionamentos horizontais (entre elementos de mesmo nível), verticais (de dependência ou abrangência no nível estratégico, tático, operacional) e transversais (que afetam ou são influenciados pelo sistema de mobilidade urbana);
- Levantamento e identificação permanente de problemas do Sistema de Transporte Público: realizado por meio de reuniões e coleta de informações envolvendo o Órgão Gestor. Como exemplo, são citados os seguintes problemas: veículos lotados, frota envelhecida, falta de linhas na sede do município, falta de confiabilidade, falta de controle, dentre outros;
- Determinação dos eixos estruturais do Sistema de Transporte Público: Os eixos estruturais do sistema de transporte são vias que organizam a cidade, que dão sustentação ao espaço urbano sob o ponto de vista dos deslocamentos possíveis. Eles são os caminhos principais de ligação entre Pontos de Embarque e Desembarque (PDs), fornecendo acessibilidade entre os PDs e possibilitando comunicação direta entre eles. Intersecções entre estes eixos podem ser pontos de articulação importantes na rede, visto que podem diminuir tempos de viagem ou estabelecer pontos de concentração

importantes (de rotas, comércio, serviços, etc.) que venham a estabelecer novos PDs (pontos de embarque e desembarque).

- Elaboração do desenho inicial de linhas a serem oferecidas;

4.1.3.1.1. Os principais produtos oriundos deste modelo são os seguintes:

- Serviços ofertados;
- Tipos de integração existentes;
- Tecnologia veicular por tipo de serviço; e
- Rede de linhas que atenderá cada serviço: itinerário, frequência e frota.

4.1.4. ASPECTOS DO MODELO DE GESTÃO

O modelo de gestão define o relacionamento entre o gestor e o(s) operadores dos diversos serviços do sistema, com ênfase no controle de aspectos relativos à produção de transporte, que se caracterizam como fatores de sucesso do sistema, influenciando assim a qualidade do produto gerado.

O modelo proposto tem como premissa a promoção da transparência na gestão do Sistema quanto às informações, recursos auferidos, definição de tarifa, monitoramento e avaliação de desempenho do serviço prestado.

Esse modelo tem como objetivos definir a estrutura e as atividades necessárias para a gestão do serviço delegado pelo Poder Público, e estabelecer as atribuições do Órgão Gestor quanto aos diversos aspectos do Sistema.

Conforme desenvolvimento deste trabalho, o modelo de gestão divide-se em cinco elementos: gestão operacional; gestão econômica; gestão financeira; gestão das relações institucionais e gestão administrativa.

4.1.4.1. GESTÃO OPERACIONAL

A gestão operacional envolve aspectos relativos às atividades a serem executadas pela operadora, para produzir o serviço de transporte para a sociedade, bem como aspectos relacionados às atividades exercidas pelo Órgão Gestor para o planejamento, a manutenção e a verificação da adequabilidade dos elementos constituintes da rede de transportes, como Pontos de Embarque e Desembarque.

Para uma adequada e regular gestão operacional, a concessionária deverá implantar seu parque de operações, com garagem, escritório de representação, representante com poderes gerais e específicos de administração e decisão, oficina, refeitório e acomodações, observando todas as normas do Ministério do Trabalho e regulamentos locais, no prazo máximo de trinta dias contratos a partir da data de assinatura do contrato.

Dessa forma, a gestão operacional, no âmbito deste projeto, está relacionada com os seguintes aspectos:

- **Controle Operacional** - tem como finalidade a verificação de eventos realizados em face da programação do sistema e a observação, por parte da operadora, das regras e especificações estabelecidas em contrato, detectando

eventuais anormalidades na execução dos serviços. A atividade de controle operacional deverá estar subsidiada pelas informações obtidas pelas demais atividades presentes na gestão operacional, como por exemplo:

- Fiscalização - consiste na realização de ações que objetivam a verificação do cumprimento das obrigações legais, regulamentares e contratuais por parte da operadora, tais como a programação e execução de vistorias nos veículos, a observância de itinerários e pontos de parada, dentre outros. Envolve normalmente atividades no campo, que deverão ser realizadas continuamente ou mediante reclamação do usuário e dos operadores do sistema;
- Avaliação de Desempenho - tem como finalidade a avaliação do cumprimento das obrigações contratuais, a eficiência da operadora com relação aos serviços prestados, a solvência técnica - operacional da operadora e a verificação da ocorrência de panes e acidentes; e
- Auditorias - tem como fim a averiguação, mediante constatação da fiscalização, ouvidoria ou reclamação direta da operadora, de irregularidades existentes no sistema, seja quanto à prestação do serviço, contrato, repasse e venda de créditos, agente financeiro etc.

- **Planejamento Operacional** - A finalidade dessa etapa é de solucionar os problemas, de caráter operacional, observados no sistema, mediante constatações das etapas de controle operacional, fiscalização e auditorias. Trata-se de uma adequação operacional continuada e de curto prazo (3 a 12 meses), que atua na definição de extensão, segmentação, extinção e criação de linhas, delimitação de itinerários e pontos de embarque e desembarque. As informações relativas à operação subsidiam as decisões do Poder Público, auxiliando-o a planejar suas ações de forma a buscar constantemente que seja oferecido ao usuário um serviço público de qualidade.

Para este contrato, a gestão operacional do sistema poderá ser realizada diretamente pelo Poder Público ou delegada ao concessionário.

Inicialmente, espera-se que o concessionário implante e opere todo o sistema, equipamentos e atividades de rastreamento, monitoramento e controle operacional do sistema de transporte, disponibilizando dados e informações para o Poder Público e para os usuários do sistema.

4.1.4.2. GESTÃO ECONÔMICA

A gestão econômica do Sistema de Transportes considera aspectos relativos ao mercado do serviço de transporte, bem como ao processo produtivo do Sistema, levando em conta a estrutura de geração de recursos. Consiste em atividades de acompanhamento dos custos de produção dos serviços e dos insumos, da demanda dos serviços e das empresas, além do acompanhamento tarifário e, em consequência, do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e do Sistema.

Constituem itens da gestão econômica:

- Acompanhamento dos custos de produção dos serviços e dos insumos;



- Controle de aspectos relativos à produção, emissão, comercialização, circulação e recolhimento de cartões e vales – transporte, quando existentes;
- Monitoramento da demanda da empresa; e
- Controle das Tarifas.

4.1.4.3. GESTÃO FINANCEIRA

A gestão financeira trata basicamente do controle e supervisão da circulação do dinheiro no Sistema de Transportes, contemplando suas diversas fontes e destinações.

Essa estrutura de gestão tem como principais atividades monitorar a prestação dos serviços, de forma a calcular a receita e efetivar o pagamento o qual cada agente tem direito, conforme período de operação, e modelo de remuneração.

Dentre as atividades existentes na gestão financeira, destacam-se:

- A administração da receita do sistema: todo o controle dos rendimentos financeiros advindos das diversas fontes de receita do sistema: tarifa, cartões, vales, dentre outros;
- A distribuição da receita: a distribuição da receita ao operador (conforme os serviços prestados), ao órgão gestor (taxa de gerenciamento do sistema), à Fundo de Transporte, quando existente, e ao Poder Público (Tributos); e
- A gestão da Informação: aspectos referentes à identificação da necessidade de informações dos diversos atores envolvidos, a coleta e armazenamento desses dados, além de promover sua disseminação, uso e controle, conforme meios estabelecidos pelo órgão gestor.

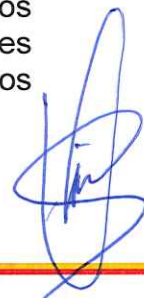
Para este contrato, a gestão financeira do sistema poderá ser realizada diretamente pelo Poder Público ou delegada ao concessionário.

Inicialmente, espera-se que o concessionário implante e opere todas os sistemas, equipamentos e atividades de bilhetagem eletrônica, comercialização de créditos e gerenciamento financeiro do sistema de transporte.

4.1.4.4. GESTÃO DAS RELAÇÕES INSTITUCIONAIS

A Gestão das Relações Institucionais envolve aspectos relativos à interação entre os agentes envolvidos no processo (poder concedente, órgão gestor, operadora e usuários), sendo responsabilidade exclusiva do Órgão Gestor.

Essa estrutura de gestão tem como atividades o monitoramento dos relacionamentos com os diversos atores, a Publicidade das ações desenvolvidas, além de promover a gestão de eventuais conflitos entre os envolvidos no processo.



A gestão das relações institucionais visa controlar a relação entre os seguintes atores:

- Órgão Gestor;
- Órgãos do Governo;
- Sociedade;
- Usuários;
- Operadores;
- Administrador Financeiro, quando houver.

4.1.4.5. GESTÃO ADMINISTRATIVA

A Gestão Administrativa, por sua vez, trata de aspectos relativos à organização do processo de prestação de serviço pela iniciativa privada, envolvendo aspectos referentes à contratação de operadores, ao registro de empresa que auxiliarão no funcionamento do sistema, frota, capacitação de pessoal e contratação de serviços auxiliares.

Constitui aspecto da gestão administrativa, realizada pelo Poder Concedente:

- Realizar e manter atualizado o cadastro de linhas, empresas, frotas e infraestruturas de transporte;
- Verificar a governança da empresa operadora (incluindo a realização de auditorias contábeis e financeiras).

4.1.4.6. ASPECTOS DO CONTRATO

De acordo com a Base Legal, a concessão deve ocorrer mediante contrato (Lei 8.666/93).

Além das condicionantes da Base Legal, o contrato também considera as condicionantes existentes no Edital e nas características do mercado pretendido. Desta forma, o objetivo do contrato consiste em reger as relações entre as partes que pactuaram o acordo – poder público e operador; estabelecer as regras a serem cumpridas no prazo definido pelo Edital; garantir a execução do serviço licitado e definir o modo de remuneração do serviço prestado, buscando manter o equilíbrio econômico e financeiro de cada contrato.

As cláusulas essenciais necessárias em todo o contrato, conforme a Lei 8.666/93, são:

- O objeto e seus elementos característicos;
- O regime de execução ou a forma de fornecimento;
- O preço e as condições de pagamento, os critérios, data-base e periodicidade do reajustamento de preços, os critérios de atualização monetária entre a data do adimplemento das obrigações e a do efetivo pagamento;



- Os prazos de início de etapas de execução, de conclusão, de entrega, de observação e de recebimento definitivo, conforme o caso;
- As garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;
- Os direitos e as responsabilidades das partes, as penalidades cabíveis e os valores das multas;
- Os casos de rescisão;
- O reconhecimento dos direitos da Administração, em caso de rescisão administrativa prevista no art. 77 desta Lei;
- A vinculação ao edital de licitação;
- A legislação aplicável à execução do contrato e Permanentemente aos casos omissos;
- A obrigação do contratado de manter, durante toda a execução do contrato, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

O Contrato deve contemplar, ainda, a interpretação, as condições gerais de prestação do serviço, a gestão de risco e as infrações e penalidades que deverão ser assumidas pelos futuros concessionários.

A gestão de riscos é um importante elemento do Contrato, pois resguarda o equilíbrio, garantido a partir de uma estrutura de gestão, a manutenção da justiça entre as partes definidas no contrato, prevendo as obrigações e os direitos das partes envolvidas. Assim, os riscos devem ser alocados, paritariamente, entre o concessionário e o poder concedente, devendo seguir a lógica de aquele que melhor controla e dispõe de informações sobre o evento, assume o respectivo risco.

A Minuta do Contrato, apresentada no Anexo II deste Edital, incorpora todos os preceitos definidos na legislação acerca da temática, devendo ser observado, em conjunto com os demais anexos, para uma melhor compreensão do Sistema Proposto.

4.1.5. ASPECTOS GERAIS DO MODELO DE REMUNERAÇÃO

O Modelo de Remuneração é parte integrante do Modelo de Delegação, e define o processo de remuneração do operador do Sistema Proposto, bem como as regras e os parâmetros necessários tanto para o cálculo do valor da remuneração do operador quanto para sua revisão, sendo elemento fundamental do contrato.

A lógica da remuneração do Sistema Proposto pode ser resumida em quatro pontos:

1. A tarifa do serviço observará os percentuais de gratuidades (idosos/portadores de necessidades especiais) e meia-passagens (estudantes) existentes;
2. Haverá integração temporal de 1 (uma) hora, por meio de bilhete eletrônico e em demais locais como terminais especificados pelo Órgão Gestor;



3. Haverá desvinculação explícita entre Reajuste e Revisão do Valor de Remuneração do operador, definida em edital:
- Reajuste corresponde à atualização periódica, a ser definida baseada em índices de mercado, de forma a manter o poder monetário do valor de remuneração a ser repassado para o operador;
 - Revisão corresponde ao processo de mudança em razão de modificação nos custos dos insumos, pelos quais o valor de remuneração é calculado.
4. Será permitida ao operador a realização de Receitas Extraordinárias advindas de serviços complementares ao serviço de transporte, respeitado o disposto no Anexo III;

Conforme esta lógica, o processo licitatório apresenta um valor de tarifa teto, estabelecido adiante neste Projeto Básico. Esse valor serve de referência aos proponentes, que devem elaborar suas propostas buscando um menor valor de tarifa para o sistema.

O reajuste será realizado pelo Poder Público sobre a proposta de valor de tarifa vencedora na licitação do sistema, conforme regras de Reajuste estabelecidas em Edital e apresentadas a seguir:

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

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

4.2. ESPECIFICAÇÃO DA FROTA

A frota em operação deverá apresentar as seguintes características:

- Frota proposta para início da operação:
 - 29 micro/midi-ônibus urbanos que atendam às normas de acessibilidade para operação diária;



- 3 micro/midi-ônibus urbanos que atendam às normas de acessibilidade para frota reserva.
- Capacidade:
 - 32 lugares para pessoas sentadas (mínimo definido por legislação);
 - 60 lugares de capacidade total do veículo.
- Idade máxima individual de veículo:
 - 10 anos;
- Idade média da frota de veículos:
 - 5 anos.

A não observância dessas características implicará nas penalidades previstas no Anexo III do Edital de Licitação.

4.3. APRESENTAÇÃO DO MODELO FUNCIONAL PROPOSTO – RESUMO DAS LINHAS

Atenção: os dados e aspectos apresentados nesta seção tem caráter indicativo para a operação inicial do conjunto de linhas do Serviço Regular. À medida que o serviço for implantado, e a demanda sofrer evoluções e adequações, inerentes ao sistema de transporte coletivo de passageiros, fica a cargo do operador a otimização do serviço através de estudos técnicos, sempre com anuência do poder público, e sem necessariamente ensejar em revisões de tarifas ou do valor de remuneração.

4.3.1. OBJETIVOS

Os objetivos específicos relacionados ao modelo funcional, apresentados anteriormente, são citados a seguir:

- Promover uma otimização do Serviço Regular de Transporte:
 - Redução do tempo de viagem dos usuários;
 - Redução dos deslocamentos negativos;
 - Otimização do uso da frota.
- Ampliação e padronização de frequências para cada linha;
- Redução do custo geral do Serviço Regular de Transporte.

O projeto considerado mais adequado nesse horizonte consiste na criação de linhas urbanas.

Dentre as funções das linhas destacam-se: interligar bairros mais periféricos da sede de Águas Lindas ao seu centro; fornecer acessibilidade ao centro para a população local; diminuir o tempo de percurso entre bairros e entre os bairros e o centro; e reduzir a caminhada média global;

O serviço proposto, desta maneira, compõe-se de 7 linhas urbanas com início da operação diária nos bairros periféricos. Para efeito de previsão de demanda, cada linha foi dimensionada para ter sua operação realizada com veículos do tipo Micro/Midi.

4.3.2. DADOS OPERACIONAIS DAS LINHAS DO SERVIÇO PROPOSTO

Apresentam-se a seguir os dados operacionais e os trajetos das Linhas do Serviço Proposto.

Os pontos de parada presentes nos mapas são apenas indicativos. A localização real será definida pelo Poder Concedente de acordo com a infraestrutura disponível.

A linha Cidade do Entorno em 6 horários em dias úteis e sábados e em 4 horários aos domingos e feriados possuirá itinerário estendido até o setor Padre Lúcio, como apresentado nos quadros de horário e figuras adiante.

Quadro 1 - Resumo operacional das linhas urbanas

Linha	Extensão (km)	Tempo de Ciclo (min)	Viagens/dia (útil)	Distância Anual Percorrida (km)	Frota	Percurso Médio Anual (km/veículo)
Cidade do Entorno*	27,40 / 40,24	110 / 161	24 / 6	280.500,48	5	56.100,10
Coimbra	27,70	111	32	276.575,99	4	69.144,00
Jardim Barragem VI	11,55	47	20	72.051,16	2	36.025,58
Morada da Serra	30,03	121	22	206.104,80	5	41.220,96
Águas Bonitas	20,84	84	22	143.067,37	3	47.689,12
Royal Parque	34,50	139	26	279.892,49	5	55.978,50
Santa Lúcia	31,76	128	33	326.996,78	5	65.399,36
Total			155	1.585.189,07	29	54.661,69

*6 viagens de um total de 30 viagens diárias com itinerário estendido.





Quadro 2 – Quadro de horários (dias úteis e sábado)

Quadro de Horários - Saída Bairro						
Cidade do Entorno	Coimbra	Jardim Barragem VI	Morada da Serra	Águas Bonitas	Royal Parque	Santa Lúcia
5:05	5:05	5:40	5:10	5:20	4:55	5:00
5:35	5:35	6:10	5:40	5:50	5:25	5:30
6:05*	6:05	6:40	6:10	6:20	5:55	6:00
6:35	6:35	7:10	6:40	6:50	6:25	6:30
7:05	7:05	7:40	7:10	7:20	6:55	7:00
7:35*	7:35	8:10	7:40	7:50	7:25	7:30
8:05	8:05	9:10	8:10	8:20	7:55	8:00
8:35	8:35	10:40	9:10	9:20	8:25	8:30
9:05	9:05	11:40	10:10	10:20	9:25	9:00
9:35	9:35	12:10	11:10	11:20	9:55	9:30
10:05	10:05	12:40	11:40	11:50	10:25	10:00
10:35	10:35	13:10	12:10	12:20	10:55	10:30
11:05	11:05	13:40	12:40	12:50	11:25	11:00
11:35	11:35	15:10	13:10	13:20	11:55	11:30
12:05*	12:05	16:40	14:10	14:20	12:25	12:00
12:35	12:35	17:40	15:10	15:20	12:55	12:30
13:05	13:05	18:10	16:10	16:20	13:25	13:00
13:35*	13:35	18:40	17:10	17:20	14:25	13:30
14:05	14:05	19:10	17:40	17:50	15:25	14:00
14:35	14:35	20:10	18:10	18:20	15:55	14:30
15:05	15:05		18:40	18:50	16:25	15:00
15:35	15:35		19:40	19:50	16:55	15:30
16:05	16:05				17:25	16:00
16:35	16:35				17:55	16:30
17:05	17:05				18:25	17:00
17:35	17:35				19:25	17:30
18:05*	18:05					18:00
18:35	18:35					18:30
19:05	19:05					19:00
19:35*	19:35					19:30
	20:05					20:00
	20:35					20:30
						21:00

*Horários com itinerário estendido (Padre Lúcio).

Quadro 3 - Quadro de horários (domingos e feriados)

Quadro de Horários - Saída Bairro						
Cidade do Entorno	Coimbra	Jardim Barragem VI	Morada da Serra	Águas Bonitas	Royal Parque	Santa Lúcia
5:35	5:35	6:10	5:40	5:50	5:25	5:30
6:35	6:35	7:10	6:40	6:50	6:25	6:30
7:35	7:35	8:10	7:40	7:50	7:25	7:30
8:35*	8:35	9:10	9:10	9:20	8:25	8:30
9:35	9:35	10:40	10:10	10:20	9:25	9:30
10:35	10:35	12:10	11:40	11:50	10:25	10:30
11:35	11:35	13:10	12:40	12:50	11:25	11:30
12:35*	12:35	15:10	14:10	14:20	12:25	12:30
13:35	13:35	16:40	15:10	15:20	13:25	13:30
14:35	14:35	18:10	16:10	16:20	14:25	14:30
15:35	15:35	19:10	17:40	17:50	15:25	15:30
16:35*	16:35		18:40	18:50	16:25	16:30
17:35	17:35				17:25	17:30
18:35	18:35				18:25	18:30
19:35*	19:35					19:30

*Horários com itinerário estendido (Padre Lúcio).

Quadro 4 - Quadro de horários (saídas integradas do centro)

Quadro de Horários - Saídas integradas do Centro (dias úteis e sábados)						
Cidade do Entorno	Coimbra	Jardim Barragem VI	Morada da Serra	Águas Bonitas	Royal Parque	Santa Lúcia
06:00	06:00	06:04	06:02	06:02	06:05	06:04
06:30	06:31	06:34	06:32	06:32	06:35	06:34
07:30	07:31	07:34	07:32	07:32	07:35	07:34
08:00	08:00	08:04	08:02	08:02	08:04	08:04
12:00	12:00	12:04	12:02	12:02	12:04	12:04
12:30	12:31	12:34	12:32	12:32	12:35	12:34
13:30	13:31	13:34	13:32	13:32	13:35	13:34
14:00	14:00	14:04	14:02	14:02	14:04	14:04
18:00	18:00	18:04	18:01	18:02	18:04	18:04
18:30	18:31	18:34	18:31	18:32	18:35	18:34
19:30	19:31	19:34	19:31	19:32	19:35	19:34
Quadro de Horários - Saídas integradas do Centro (domingos e feriados)						
06:30	06:31	06:34	06:32	06:32	06:35	06:34
07:30	07:31	07:34	07:32	07:32	07:35	07:34
08:30	08:31	08:34	08:32	08:32	08:35	08:34
12:30	12:31	12:34	12:32	12:32	12:35	12:34
18:30	18:31	18:34	18:31	18:32	18:35	18:34
19:30	19:31	19:34	19:31	19:32	19:35	19:34

Observação 1: As saídas do Centro ocorrerão nos horários de Pico acima apresentados, sempre em conjunto, de forma que os veículos que chegarem antes deverão esperar até o último veículo chegar para efetuarem saída, desde que o intervalo de espera não ultrapasse 5 minutos.

Observação 2: Com exceção da Cidade do Entorno, as linhas possuem ainda os horários integrados de 7:00, 8:30, 13:00 e 19:00 (dias úteis e sábados) e 13:30 (domingos e feriados). O mesmo procedimento da observação anterior deve ser adotado para esses horários.

4.3.3. Cidade do Entorno

Figura 1- Itinerário linha Cidade do Entorno

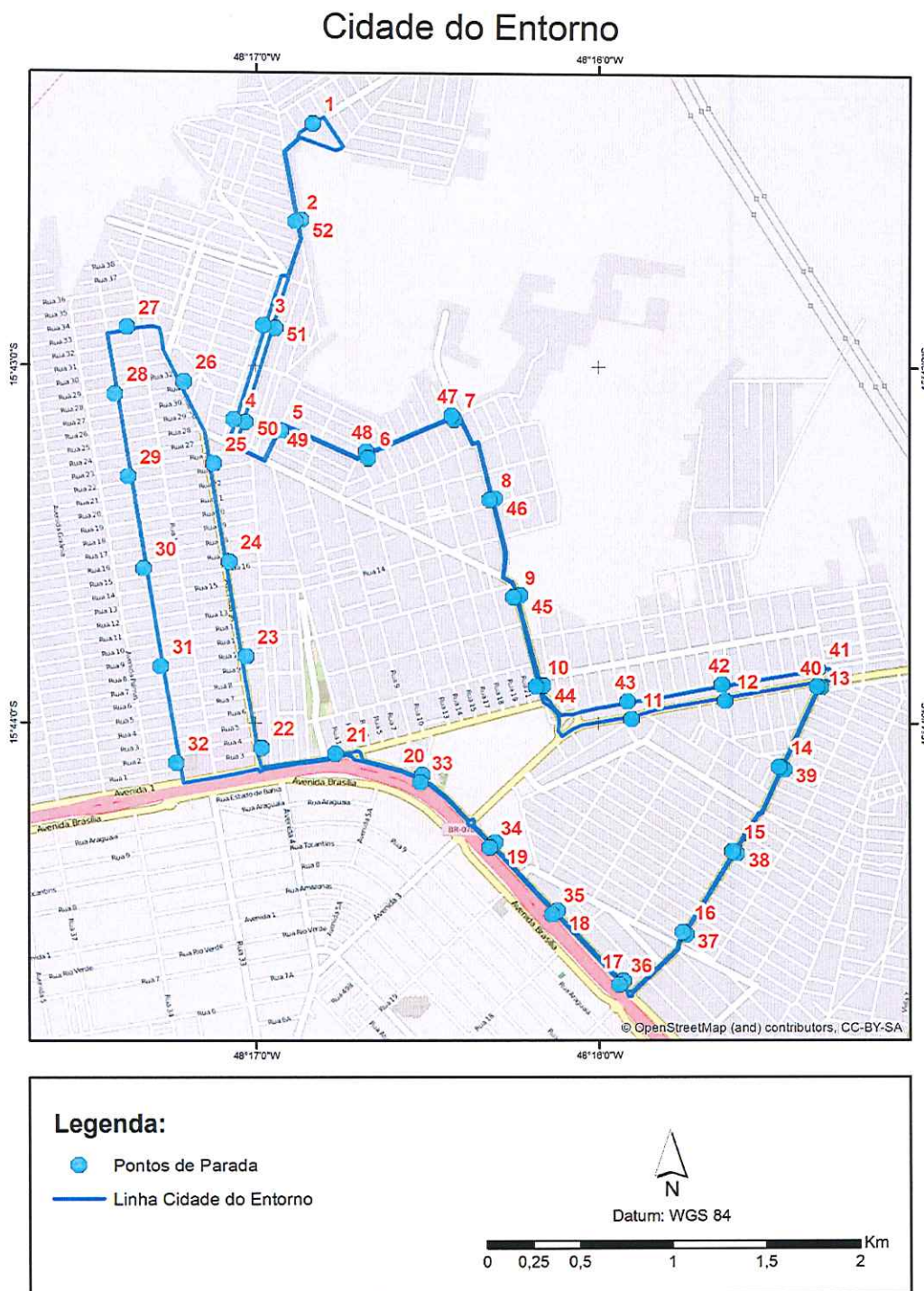
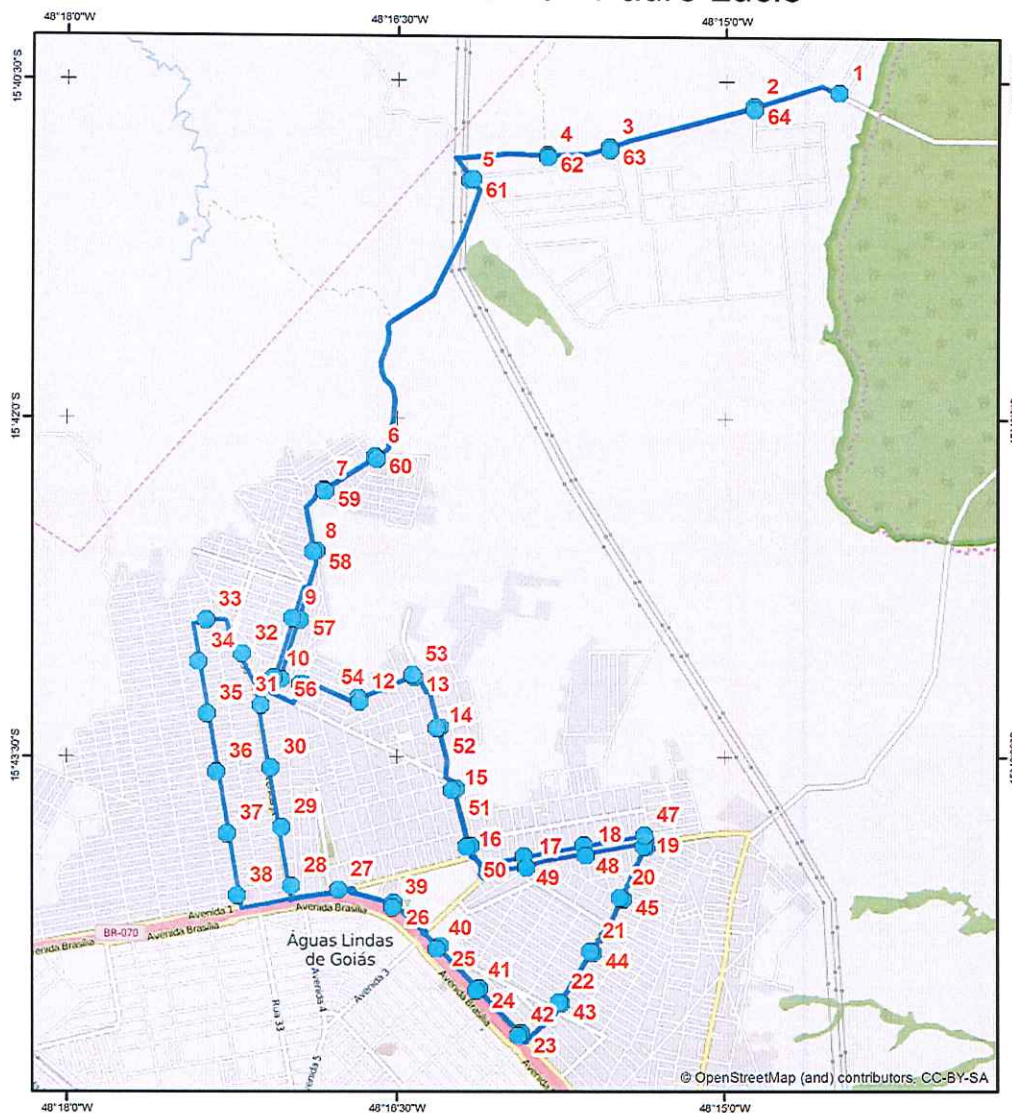


Figura 2- Itinerário linha Cidade do Entorno (Padre Lúcio)







Cidade do Entorno - Padre Lucio



Legenda:

-  Pontos de Parada
-  Linha Cidade do Entorno - Padre Lucio

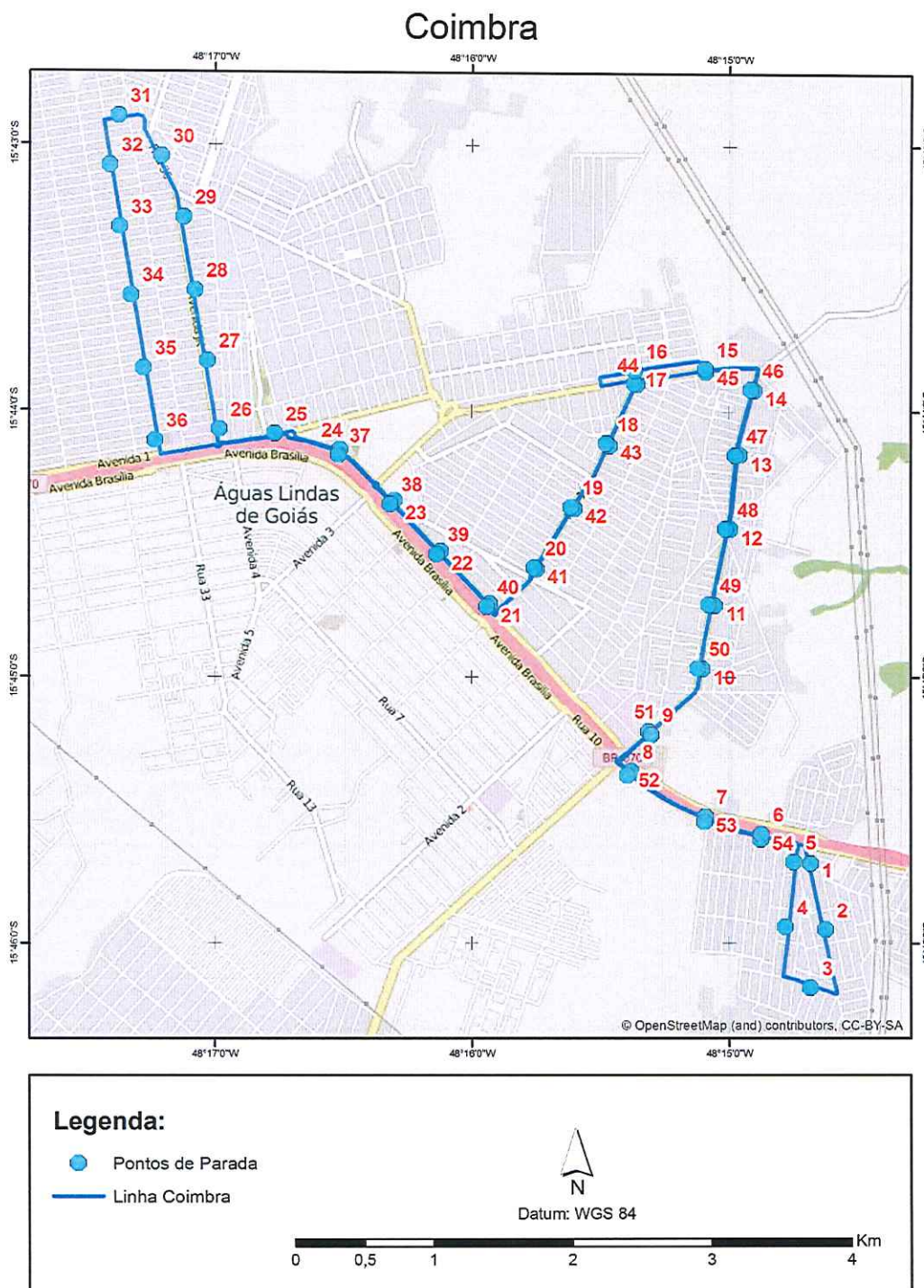


Datum: WGS 84



4.3.4. Coimbra

Figura 3- Itinerário linha Coimbra



4.3.5. Jardim Barragem VI

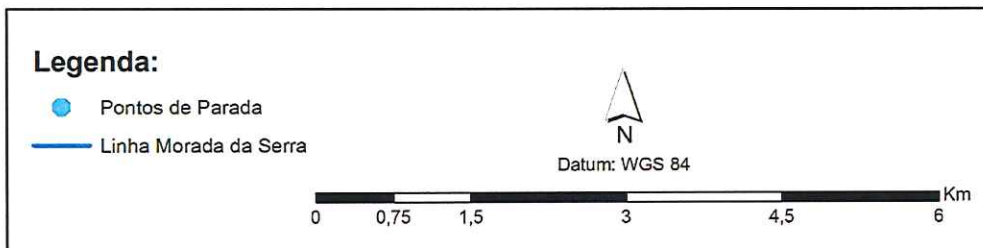
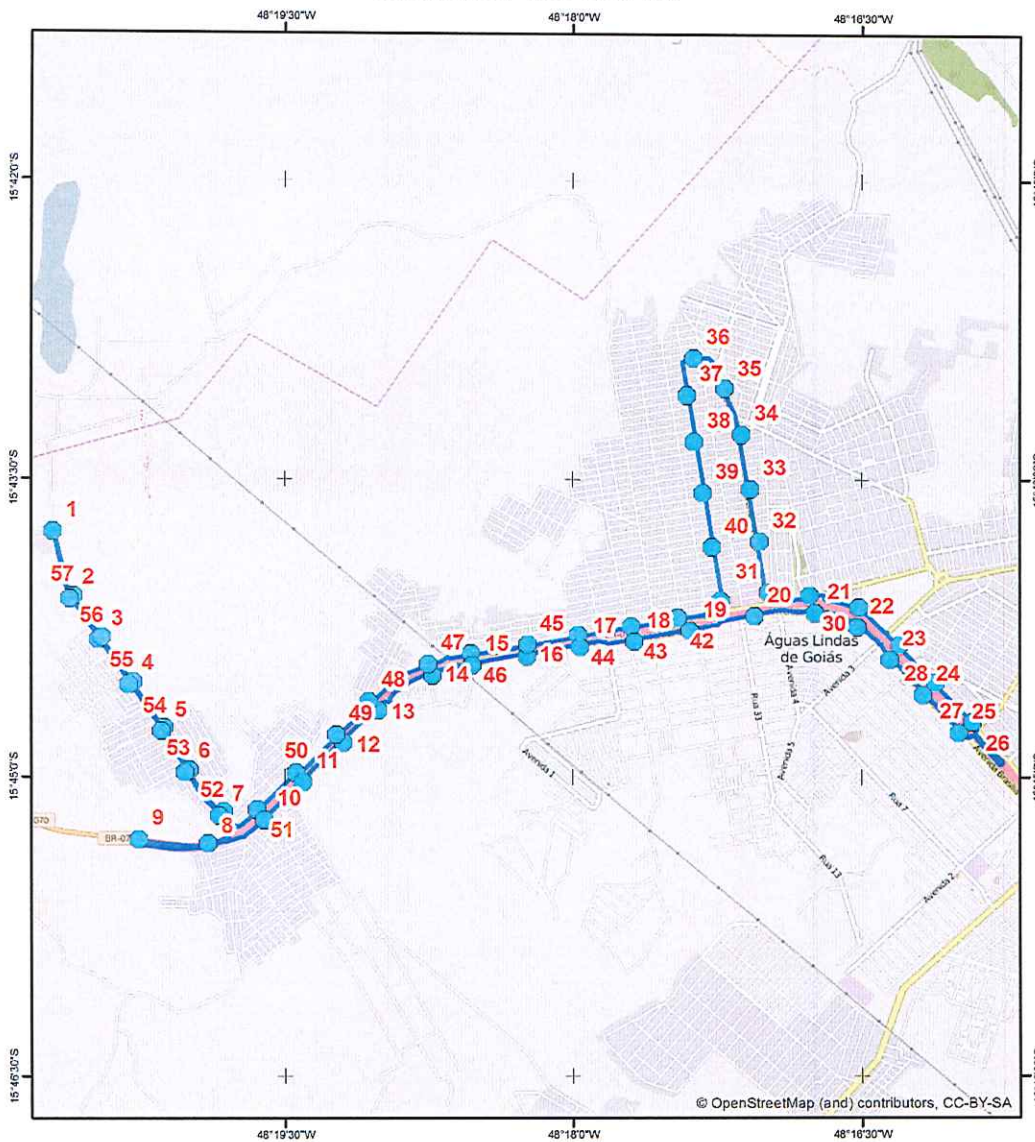
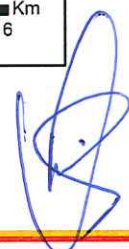
Figura 4- Itinerário linha Jardim Barragem VI




4.3.6. Morada da Serra

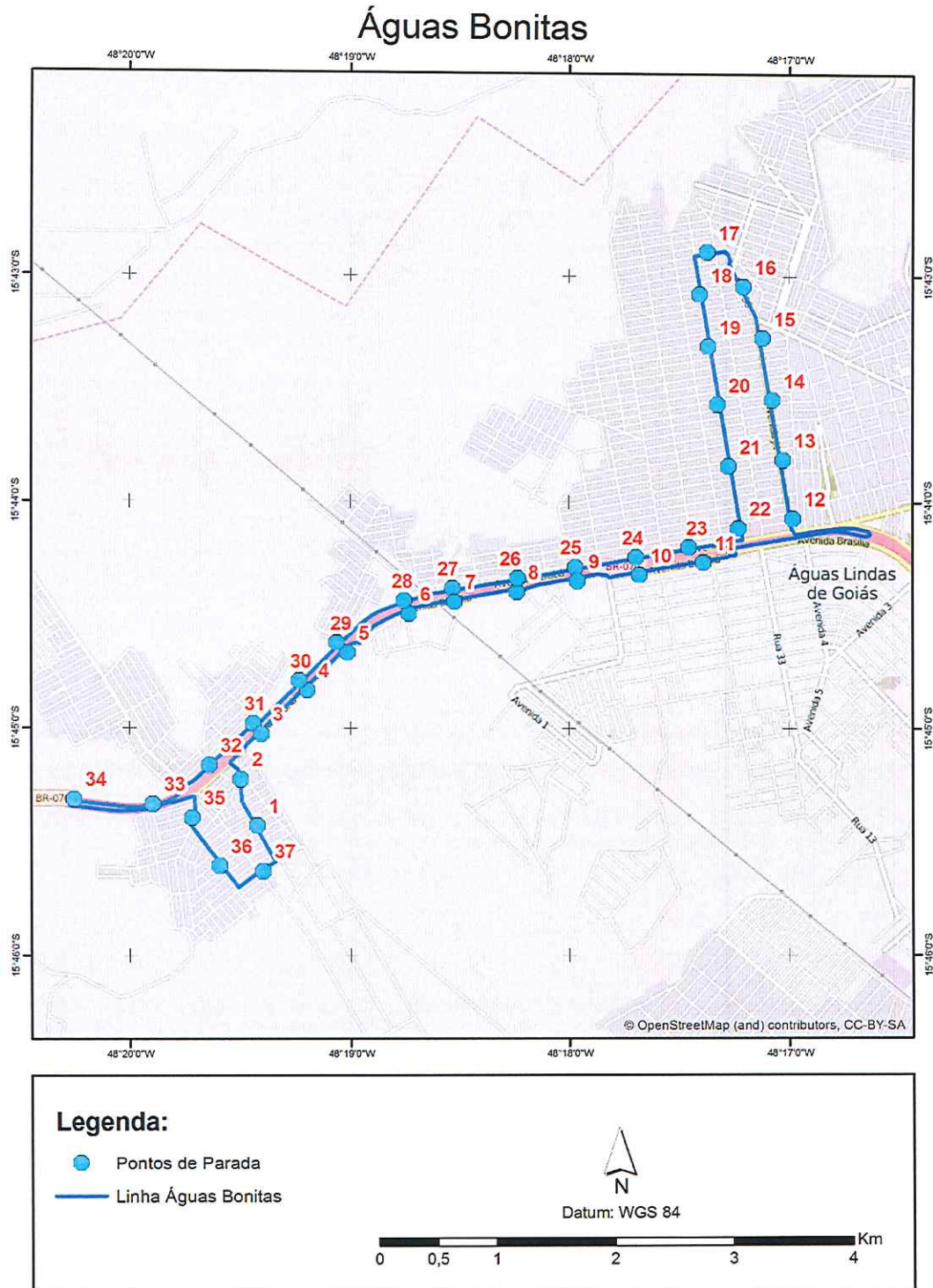
Figura 5- Itinerário linha Morada da Serra

Morada da Serra

4.3.7. Águas Bonitas

Figura 6- Itinerário linha Águas Bonitas

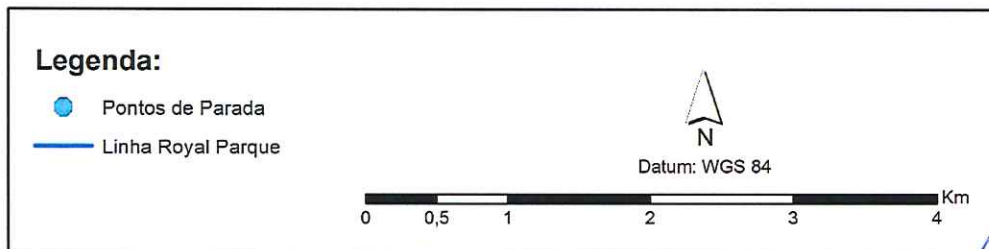
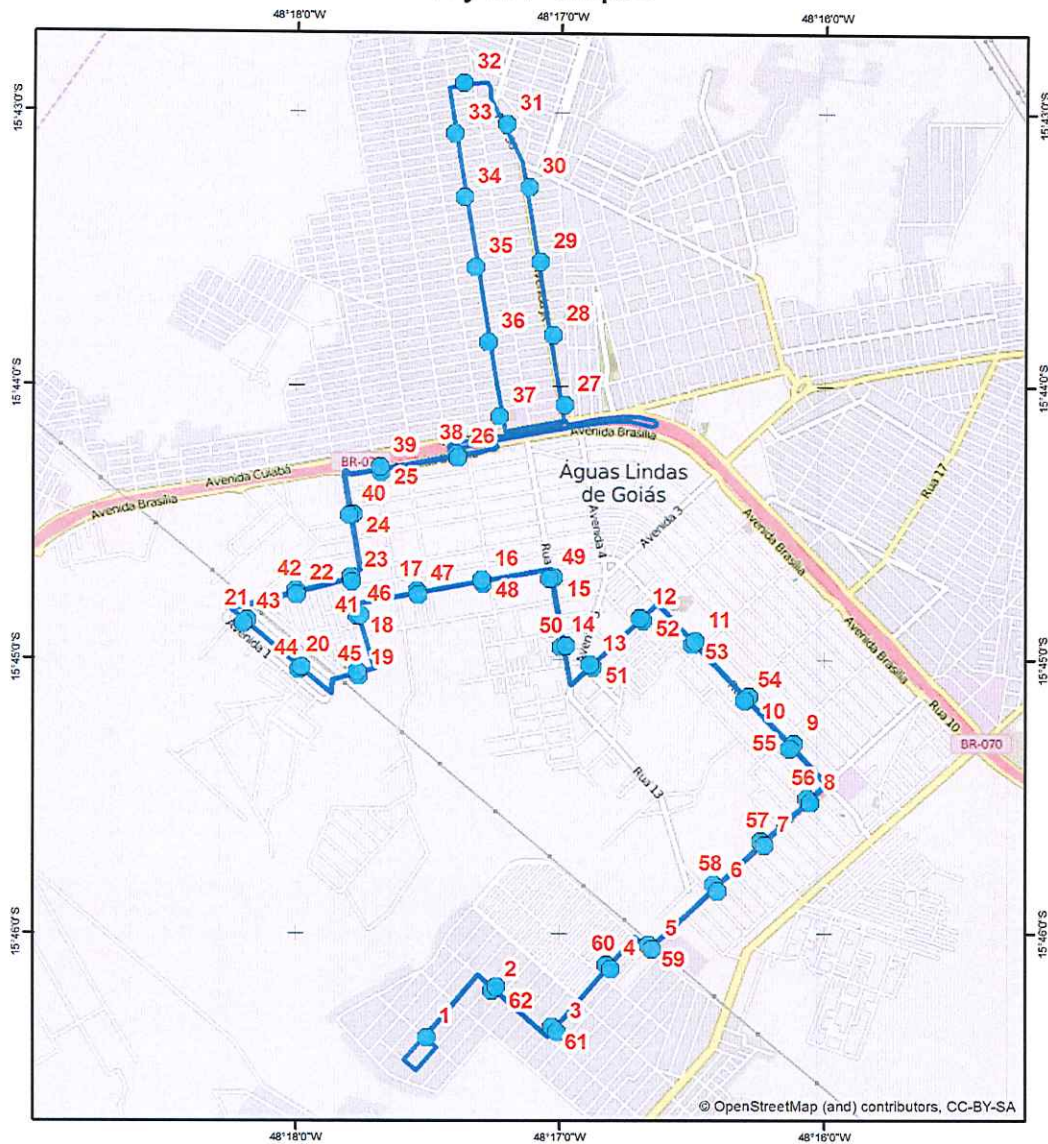


4.3.8. Royal Parque

Figura 7- Itinerário linha Royal Parque



Royal Parque

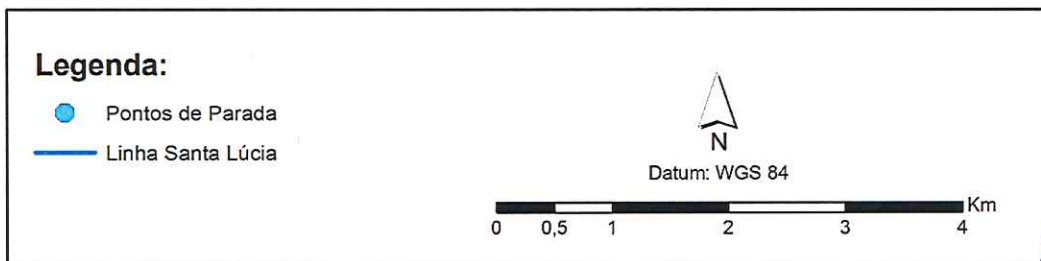
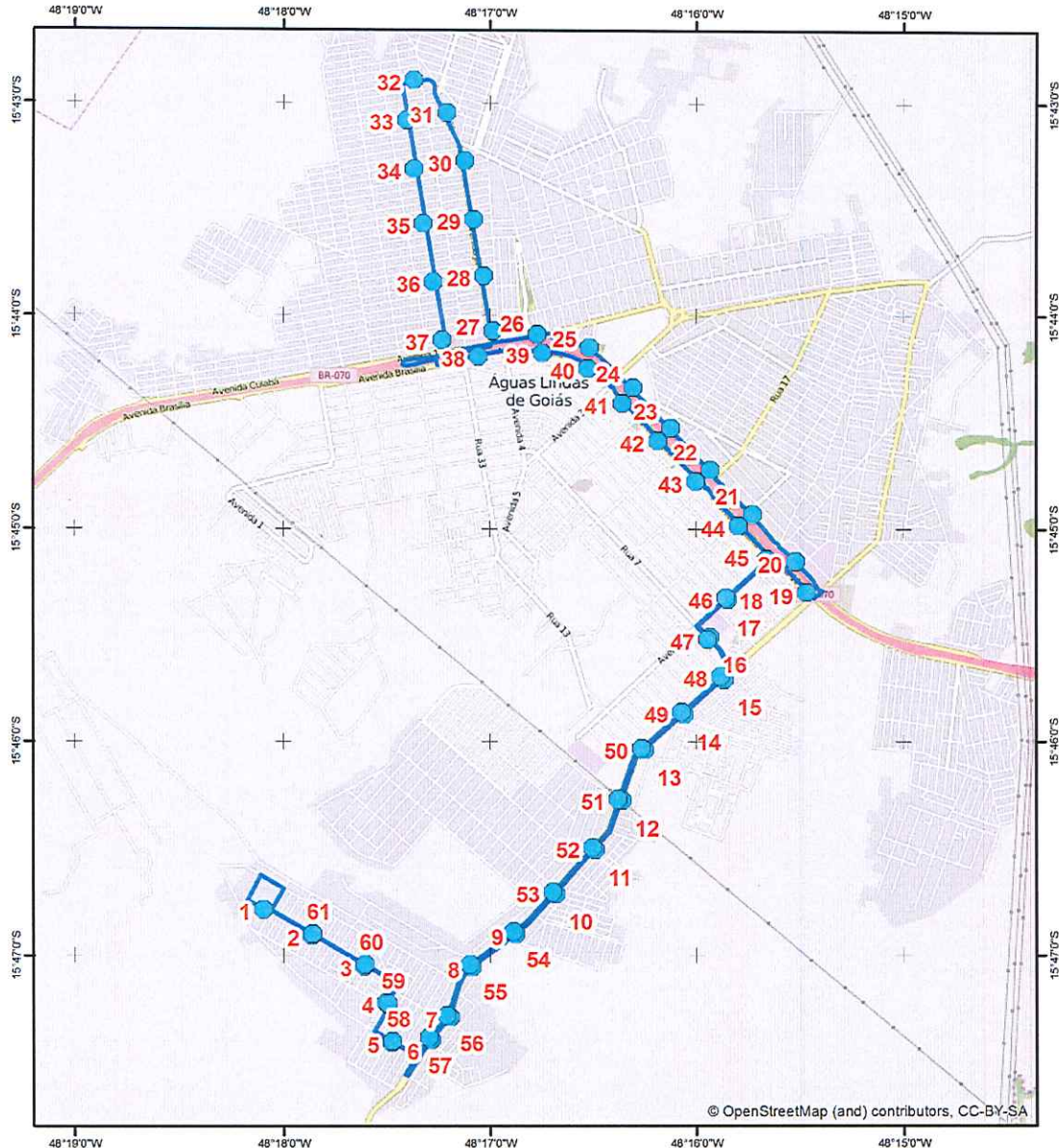


4.3.9. Santa Lúcia

Figura 8- Itinerário linha Santa Lúcia



Santa Lúcia



4.4. CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL

Fica estabelecido que a Prefeitura do Município de Águas Lindas de Goiás poderá vir a determinar também, quando de seu interesse, mediante a instituição de um Centro de Controle Operacional, visando aferir a adequada execução dos serviços e o regular funcionamento do sistema.

Poderá ainda exigir a implantação de sistemas automatizados para coleta de dados financeiros, contábeis ou quaisquer outros que achar necessários para o acompanhamento da prestação dos serviços de transporte público coletivo urbano de passageiros, desde que garantido o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

4.5. CÁLCULO DO VALOR DE CONTRATO

- **Passageiros Totais (PT):** número total de passageiros transportados por mês;
- **Passageiros com Benefícios 1 (PB_e):** número de passageiros beneficiados do tipo “e” (meia-tarifa) transportados por mês;
- **Passageiros com Benefícios 2 (PB_i):** número de passageiros beneficiados do tipo “i” (idosos) transportados por mês;
- **Passageiros Equivalentes (PE):** relação entre passageiros totais e com benefícios obtida pela seguinte equação: $PE = PT - \sum((V_e \times PB_e) + (V_i \times PB_i))$, onde V_e refere-se ao valor do benefício para passageiros que pagam meia-tarifa, ou seja, 0,5 e V_i é o valor do benefício para idosos, ou seja, é igual a 1;
- **Tarifa Teto (TT):** tarifa pública adotada pelo sistema;
- **Valor de Remuneração Máxima (VR):** valor de remuneração por passageiro equivalente, obtida pela seguinte equação: $VR = PE \times TT$;
- **Valor Máximo de Contrato (VC):** valor de referência dos possíveis ganhos brutos do sistema. Este valor não será atribuído como uma “promessa”, mas sim como valor de referência. Obtida pela equação a seguir: $VC = VR \times PE \times 12 \times TC$, onde 12 refere-se à quantidade de meses no ano e TC refere-se ao tempo de validade do contrato em anos.

De acordo com as estimativas de custos operacionais, de demanda, investimentos em frota, sistemas e equipamentos, além de atingir uma Taxa Interna de Retorno que garanta a viabilidade econômico-financeira da operação dos serviços, os valores teto e mínimo para o valor da tarifa será:

- Passageiros Totais Serviço (mês) – 278.460;
- Passageiros Equivalentes Serviço (mês) – 212.160;
- Tarifa Teto de referência – R\$.3.00 (três reais);
- Valor Estimado do Contrato (10 anos) – R\$ 68.739.840,00 (sessenta e oito milhões setecentos e trinta e nove mil oitocentos e quarenta reais);
- Receita acessória estimada - 1% sobre o valor de remuneração;
- Prazo da concessão – 10 anos;
- Valor de outorga – R\$ 730.000,00 (setecentos e trinta mil reais)



4.6. APRESENTAÇÃO DA MEMÓRIA DE CÁLCULO DO VALOR DE REFERÊNCIA DA TARIFA TETO

Os quadros a seguir apresentam os parâmetros utilizados na estimativa de cálculo dos custos operacionais e de viabilidade econômico-financeira. Importante ressaltar que foi considerada uma frota de veículos com idade média de cinco anos.



Quadro 5 – Coeficientes de Consumo e Valores dos Insumos

Óleo diesel		
Preço do óleo diesel	3,6830	R\$/litro
Coeficiente de consumo de óleo diesel	0,2700	litro/km
Lubrificantes		
Coeficiente de correlação do consumo de lubrificante relacionado ao consumo de óleo diesel	0,02650	litro/km
ARLA 32		
Preço do Arla 32	2,90	R\$/litro
Coeficiente de correlação do consumo do ARLA 32 relacionado ao preço do óleo diesel	0,040	adimensional
Rodagem		
Preço do pneu novo 215/75 R17,6	815,58	R\$/unidade
Veículo		
Preço médio ônibus básico novo	260.000,00	R\$/veículo
Salários e benefícios		
Salário do Motorista	1.400,00	R\$/mês
Salário do Fiscal	1.400,00	R\$/mês
Benefícios do Motorista	230,00	R\$/mês
Benefícios do Fiscal	230,00	R\$/mês
Fator de utilização dos Motoristas	2,50	adimensional
Fator de utilização dos Fiscais	0,056	adimensional
Encargo Social	41,99	%
Despesas pessoal de manutenção, administrativo e diretoria em relação ao pessoal operacional	20,00	%
Taxas e Seguros		
Seguro obrigatório por veículo	37,90	R\$/ano
Seguro de responsabilidade civil facultativo	57,50	R\$/ano
IPVA	3.250,00	R\$/ano
Taxa de Remuneração do Capital		
Taxa do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (SELIC)	6,50	%
Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA)	3,89	%
Taxa de Remuneração do Capital	4,56	%
Capital investido em terrenos, edificações e equipamentos de garagem		
Valor investido em equipamentos de bilhetagem e ITS	500.000,00	R\$
Vida útil dos equipamentos de bilhetagem e ITS	7,00	anos
Valor residual dos equipamentos de bilhetagem e ITS	20,00	%
Serviços de terceiros, compartilhados e locações		
Despesas de Comercialização bilhetagem e centrais de controle da operação	45.000,00	R\$/mês
Taxas		
Taxa de remuneração do serviço	5,71	%
Despesas gerais		
Despesas gerais	76.800,00	R\$/ano
Tributos Diretos		
Imposto sobre serviços de qualquer natureza (ISSQN)	5,00	%
Taxa de gerenciamento e administração do sistema	1,74	%
INSS	2,00	%

Quadro 6 - Cálculo dos Custos Operacionais do transporte urbano

QUADRO RESUMO DOS CUSTOS (R\$/MES)				
DESCRIÇÃO	VALOR MENSAL (R\$)	CUSTO/KM (R\$)	CUSTO/VEÍCULO (R\$)	%
CUSTOS VARIÁVEIS				
Combustível	135.355,33	0,93	4.229,85	72,24%
Lubrificantes	14.613,36	0,10	456,67	7,80%
ARLA 32	4.137,34	0,03	129,29	2,21%
Material de rodagem	12.454,12	0,09	389,19	6,65%
Peças e acessórios	20.800,00	0,14	650,00	11,10%
TOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	187.360,16	1,29	5.855,00	100%
CUSTOS FIXOS				
Pessoal				
Operação	146.331,94	1,01	4.572,87	37,15%
Manutenção, administrativo e diretoria	29.266,39	0,20	914,57	7,43%
subtotal	175.598,33	1,21	5.487,45	44,58%
Administrativas				
Despesas gerais	16.000,00	0,11	500,00	4,06%
DPVAT e licenciamento	101,07	0,00	3,16	0,03%
IPVA	270,83	0,00	8,46	0,07%
Seguros	4,79	0,00	0,15	0,00%
Outras despesas operacionais	45.000,00	0,31	1.406,25	11,43%
subtotal	61.376,69	0,42	1.918,02	15,58%
Depreciação				
Veículos da frota	111.319,21	0,77	3.478,73	28,26%
Edificações e equipamentos de garagem	2.266,67	0,02	70,83	0,58%
Equipamentos de bilhetagem e ITS	4.761,90	0,03	148,81	1,21%
Veículos de apoio	3.378,13	0,02	105,57	0,86%
subtotal	121.725,91	0,84	3.803,93	30,91%
Remuneração				
Veículos da frota	31.581,33	0,22	986,92	8,02%
Terrenos, edificações e equipamentos de garagem	1.518,33	0,01	47,45	0,39%
Almoxarifado	236,86	0,00	7,40	0,06%
Equipamentos de bilhetagem e ITS	948,96	0,01	29,65	0,24%
Veículos de apoio	873,04	0,01	27,28	0,22%
subtotal	35.158,53	0,24	1.098,70	8,93%
TOTAL CUSTOS FIXOS	393.859,45	2,71	12.308,11	100%
TOTAL CUSTOS VARIÁVEIS E FIXOS	581.219,61	4,00	18.163,11	
REMUNERAÇÃO PELA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO (RPS)	33.187,64	0,23	1.037,11	
TRIBUTAÇÃO				
ISSQN				5,00%
Taxa de gerenciamento				1,74%
Lei Federal nº 12.715 (INSS)				2,00%
Soma das alíquotas dos tributos diretos				8,74%
TOTAL DE TRIBUTOS	58.841,98	0,37	1.678,10	
CUSTO TOTAL	673.249,23	4,60	20.878,33	