

#### 4.1.4 DIMENSIONAMENTO

Os parâmetros utilizados para dimensionamento, tanto para o sistema proposto quanto para a operação do sistema atual durante o período de transição, estão apresentados a seguir.

##### Capacidade dos Veículos

A capacidade dos veículos foi calculada como sendo o número de assentos mais o número de passageiros que possam viajar em pé (de acordo com as características dos serviços), calculado como a relação entre a área disponível e uma taxa de ocupação de passageiros em pé de 5 passageiros / m<sup>2</sup>.

Assim, os veículos adotados foram considerados com capacidade para:

- 40 passageiros (linhas urbanas e distritais) - microônibus urbano;
- 67 passageiros (linha Ouro Preto / Cachoeira do Campo) - ônibus convencional;
- 25 passageiros (linha turística) – microônibus rodoviário.

Todos os veículos deverão dispor de local reservado para passageiros com deficiência física.

##### Idade da Frota

O sistema de transporte coletivo deverá ser composto por uma frota com as seguintes características relacionadas à idade:

- Sistema atual (período de transição): idade média de 8 (oito) anos, sendo aceita a idade máxima de 6 (seis) anos para os veículos do modelo microônibus e de 10 (dez) anos para os convencionais;
- Sistema proposto: idade média de 6 (seis) anos, sendo aceita a idade máxima de 8 (oito) anos para os veículos do modelo microônibus e de 10 (dez) anos para os convencionais.

##### Intervalo Máximo entre Viagens no Pico (*headway*)

Nas linhas do sistema urbano, o *headway* máximo aceito será de 30 (trinta) minutos nas linhas de maior demanda (exemplo: Linha 510 - São Cristóvão / Morro Santana, Linha 540 - Nossa Senhora do Carmo / São Cristóvão via Praça Tiradentes) e de 60 (sessenta) minutos nas demais. As distritais terão pelo menos uma viagem por pico (manhã, almoço e tarde).

##### Parâmetros Básicos

- Demanda Mensal: calculada com base na demanda verificada na matriz de movimentação mensal de passageiros, obtida a partir dos resultados da pesquisa origem e destino dos usuários do sistema existente, realizada em 2002 e corrigida para 2005, distribuída de acordo com traçado das novas linhas; a partir daí, obteve-se a nova movimentação, os passageiros pagantes, gratuitos e os que farão transbordos.
- Demanda Hora Pico: calculada com base na demanda verificada na matriz de movimentação mensal de passageiros, do sistema existente, nas horas de pico da manhã, almoço e tarde, realizada em 2002 e corrigida para 2005, distribuída de acordo com traçado das novas linhas, obtendo-se a nova movimentação.
- Extensão: extensão medida para cada linha proposta.
- Tempo de Ciclo: foram consideradas as velocidades médias de cada linha, de acordo com seu itinerário. Além disto, compararam-se estas velocidades com os resultados obtidos através das pesquisas e acrescentando-se 5 (cinco) minutos de tempo parado no ponto final (tempo terminal).



Handwritten initials and a signature in blue ink at the bottom right of the page.

- Frota: número total de veículos necessário para operar o quadro de horários especificados, devendo ser visualmente padronizada.
- Capacidade: é a capacidade do veículo especificado para operação em uma determinada linha.
- Viagens Especificadas – Quadro de Horários: para especificar o número de viagens, considerou-se a demanda do trecho crítico dividida pela capacidade do veículo previsto para a linha; se o número de viagens resultarem em um intervalo maior que o intervalo mínimo, adota-se este último para calcular o número de viagens. O resultado é arredondado para o número inteiro acima.
- Número de Viagens nos Dias Úteis: o número de viagens foi calculado de acordo com os trechos críticos dos horários de pico da manhã, almoço e tarde, e, os entre picos foram ajustados em relação à demanda a ser atendida e o *headway* máximo a ser operado.
- Número de Viagens de Sábado: foi dimensionado com um *headway* que não comprometa a qualidade do serviço, com uma frequência maior na parte da manhã, proporcionalmente à variação da demanda deste tipo de dia em relação aos dias úteis.
- Número de Viagens de Domingo: foi considerado um percentual superior à 50% da frequência dos dias úteis, já que a demanda dos domingos corresponde a aproximadamente, 50% da demanda dos dias úteis.
- Número de Viagens Mensal: calculado considerando-se o mês com 22 (vinte e dois) dias úteis, 4 (quatro) sábados e 4 (quatro) domingos.
- Produção Quilométrica - PQ: é a quilometragem percorrida para se operar o QH projetado durante um mês (22 dias úteis, 4 sábados e 4 domingos).

A especificação do dimensionamento por linha está apresentada no Capítulo 5 do Anexo I, constando de quadros de horários, extensão, itinerário, número de viagens dia útil, sábado e domingo, frota e tipo de veículo.

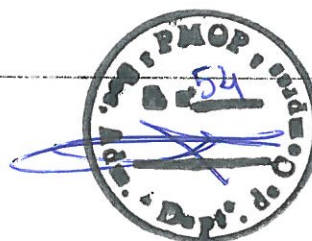
## 4.2 AUDIÊNCIA PÚBLICA

Visando discutir com a sociedade Ouropretana as alterações propostas para o sistema de transporte público do município e, também, levantar as sugestões e os anseios da população em seus desejos de deslocamento, foram realizadas três audiências, para as quais, foram convidados todos os órgãos representativos da comunidade. Sendo assim, este projeto não só se baseou em dados técnicos, mas também contou com o aval da população, que teve acesso às propostas apresentadas e participou das Audiências Públicas e das reuniões organizadas pela Prefeitura Municipal juntamente com a equipe técnica da Consultora.

## 4.3 PERÍODO DE TRANSIÇÃO

O período de transição do sistema atual para o proposto é necessário devido aos seguintes pontos:

- Mudanças significativas para os usuários (integração, nova nomenclatura das linhas, novos atendimentos etc.);
- Investimentos em novas tecnologias (sistema de bilhetagem eletrônica, de informação aos usuários, instalações e equipamentos etc.);
- Necessidade de atualização e adaptação dos instrumentos legais por parte da Prefeitura (regulamentação do sistema de bilhetagem eletrônica).



Handwritten signatures in blue ink, including a large stylized 'S' and a signature that appears to be 'JL'.



O cronograma das atividades previstas para o período de transição é demonstrado no quadro a seguir:

**Quadro 09 – Cronograma de Transição**

Período de implantação*	Atividade	Sistema a ser operado
Até 12 meses	Campanha de divulgação e implantação do sistema de bilhetagem eletrônica.	Sistema atual
Até 24 meses	Implantação parcial da nova rede de transporte (sistema distrital), precedida de campanha de divulgação.	Sistema misto = urbano atual e distrital proposto
Até 36 meses	Implantação total da nova rede de transporte (sistema urbano e distrital), precedida de campanha de divulgação.	Sistema proposto

\* O período de operação considera a data de assinatura do contrato de concessão como data inicial da contagem dos meses.

Considerando as características do sistema atual e os parâmetros de dimensionamento adotados nesse projeto básico (frota, *headway*, oferta, atendimentos, itinerários etc.) foi elaborado um pré-dimensionamento para a operação do sistema de transporte durante o período de transição. O quadro 10 apresenta esse pré-dimensionamento.

Para a operação das linhas no período de transição, os Concessionários deverão encaminhar ao ÓRGÃO GESTOR o detalhamento do quadro de horários das linhas, com base nas especificações definidas nos quadros 10 e 11.



Handwritten initials in blue ink, possibly "GC" and a signature.

**Quadro 10 – Pré-dimensionamento do Sistema Atual – Período de Transição linhas Urbanas**

Nº	Linha Nome	Extensão km	Viagens Mensais				Produção Quilométrica	Frota		Passageiro Pagante
			DU	SAB	DOM	Total		Total	Modelo	
100	Bauxita / Taquaral	24,120	73	50	26	1,910	50.676,120	8	Micro	78.206
101	Rancheria / Taquaral	30,880	15	3	3	354	12.024,672	2	Micro	19.551
120	Cooperouro / Piedade	22,100	9	7	0	226	5.494,060	1	Micro	10.609
130	Cooperouro x Santa Cruz	22,330	10	10	0	260	6.386,380	1	Micro	10.877
150	Padre Faria x Rodoviária	14,990	35	34	20	985	16.246,282	2	Micro	39.429
151	Padre Faria x Rodoviária (Via Jardim Alvorada)	16,290	10	10	0	260	4.658,940	1	Micro	10.021
160	Santa Cruz x Rodoviária	20,260	37	37	22	1.050	23.409,892	3	Micro	45.236
170	Vila Aparecida x Piedade	17,770	38	35	19	1.050	20.520,706	3	Micro	45.225
180	Cooperouro x Praça Tiradentes	12,240	39	13	0	910	12.252,240	2	Micro	24.239
190	Cooperouro x Alto da Cruz	19,990	14	14	0	364	8.003,996	1	Micro	14.379
200	Saramenha x São Cristóvão	17,630	72	56	48	2.000	38.790,654	5	Micro	100.314
210	Terminal da Alcan x São Cristóvão	11,360	5	3	3	134	1.674,464	1	Micro	2.880
220	Terminal da Alcan x Alto da Cruz	14,620	5	3	3	134	2.154,988	1	Micro	4.544
230	Nossa Senhora do Carmo (Pocinho) x São Cristóvão	14,330	16	16	16	480	7.566,240	1	Micro	13.739
240	Morro Santana x São Cristóvão	10,480	35	35	17	978	11.274,384	2	Micro	43.970
241	Morro São Sebastião / São Cristóvão	13,240	17	17	7	470	6.845,080	1	Micro	20.777
250	Cooperouro x Im. São Sebastião	23,350	8	8	0	208	5.344,768	1	Micro	14.078
R11	Frota Reserva							1	Convencional	
R12	Frota Reserva							1	Micro	
R2	Frota Reserva							1	Micro	
Total			438	351	184	11.774	233.324	39		498.074

**Quadro 11 – Pré-dimensionamento do Sistema Atual – Período de Transição linhas Distritais**

Nº	Linha Nome	Extensão km	Viagens Mensais				Produção Quilométrica	Frota		Passageiro Pagante
			DU	SAB	DOM	Total		Total	Modelo	
300	Cach. do Campo x Ouro Preto	39,640	20	16	15	564	22.356,960	2	Convencional	1.539
310	Lavras Novas x Ouro Preto	35,490	4	1	1	96	3.407,040	1	Convencional	62
320	Santo Antônio do Salto x Ouro Preto	54,710	2	1	1	52	2.844,920	1	Convencional	31
330	São Bartolomeu x Ouro Preto	62,950	1	1	0	26	1.636,700	1	Convencional	28
340	Santo Antônio do Leite x Ouro Preto	54,180	8	2	0	184	9.969,120	1	Convencional	107
350	Glaural/ Soares x Ouro Preto	67,380	1	1	0	26	1.751,880	1	Convencional	48
360	Rodrigo Silva x Ouro Preto	33,050	1	1	0	26	859,300	1	Convencional	92
370	Amarantina x Ouro Preto	52,770	6	0	0	132	6.965,640	1	Convencional	224
380	Serra do Siqueira X Ouro Preto	33,530	1	1	0	26	871,780	1	Convencional	13
390	C. Campo x Santo Antônio do Leite	15,080	6	6	0	156	2.352,480	1	Convencional	141
400	Cachoeira do Campo x Glaura	14,160	6	6	0	156	2.208,960	1	Convencional	97
410	Alto Beleza x Vila Alegre	11,920	14	14	0	364	4.336,880	1	Convencional	189
420	Santa Rita x Ouro Preto	45,710	2	1	1	52	2.376,920	1	Convencional	73
Total			72	51	18	1.860	61.940,580	14		2.645



Handwritten signature and initials in blue ink at the bottom right of the page.



#### 4.4 DIVISÃO DOS LOTES DE CONCESSÃO DE OPERAÇÃO

A concessão para a operação do Sistema de Transporte Coletivo proposto para o Município de Ouro Preto será licitada em dois lotes utilizando, como critério para a composição dos lotes, um conjunto de linhas que apresenta equilíbrio financeiro entre receita e custo.

Concluído o dimensionamento do Sistema Atual, para o período de transição, e do Proposto, a composição dos Lotes para a licitação ficou conforme quadro apresentado a seguir.

**Quadro 12 – Divisão dos Lotes para a Licitação – Sistema Atual (período de transição)**

Lote	Linha (nº. e nome)	Sistema	
1	100 - Bauxita / Taquaral	Urbano	
	101 - Rancharia / Taquaral		
	120 - Cooperouro / Piedade		
	130 - Cooperouro x Santa Cruz		
	170 - Vila Aparecida x Piedade		
	180 - Cooperouro x Praça Tiradentes		
	190 - Cooperouro x Alto da Cruz		
	200 - Saramenha x São Cristóvão		
	210 - Terminal da Alcan x São Cristóvão		
	220 - Terminal da Alcan x Alto da Cruz		
	230 - Nossa Senhora do Carmo (Pocinho) x São Cristóvão		
	240 - Morro Santana x São Cristóvão		
	241 - Morro São Sebastião / São Cristóvão		
	250 - Cooperouro x M. São Sebastião		
	300 - Cach. do Campo x Ouro Preto		
	330 - São Bartolomeu x Ouro Preto		Distrital
	340 - Santo Antônio do Leite x Ouro Preto		
	350 - Glaura/ Soares x Ouro Preto		
	360 - Rodrigo Silva x Ouro Preto		
	370 - Amarantina x Ouro Preto		
380 - Serra do Siqueira X Ouro Preto			
390 - C. Campo x Santo Antônio do Leite			
400 - Cachoeira do Campo x Glaura			
410 - Alto Beleza x Vila Alegre			
R11 - Frota Reserva	Reserva		
R12 - Frota Reserva			
2	150 - Padre Faria x Rodoviária	Urbano	
	151 - Padre Faria x Rodoviária (Via Jardim Alvorada)		
	160 - Santa Cruz x Rodoviária		
	310 - Lavras Novas x Ouro Preto	Distrital	
	320 - Santo Antônio do Salto x Ouro Preto		
420 - Santa Rita x Ouro Preto	Reserva		
R2 - Frota Reserva			



**Quadro 13 – Divisão dos Lotes para a Licitação – Sistema Proposto**

Lote	Linha (nº. e nome)	Sistema
1	051 - Cachoeira do Campo / Ouro Preto	Distrital
	A12 - Circular Cachoeira do Campo	
	A13 - Amarantina / Santo Ant. do Leite via Cachoeira do Campo	
	A14 - São Bartolomeu / Cachoeira do Campo via Serra do Siqueira	
	A15 - Rodrigo Silva / Glaura via Cachoeira do Campo	
	420 - Piedade / Bauxita	Urbano
	421 - Taquaral / Vila Aparecida via Praça Tiradentes	
	510 - São Cristóvão / Morro Santana	
	540 - Nossa Senhora do Carmo / São Cristóvão via Praça Tiradentes	
	541 - São Cristóvão / Cooperouro via Praça Tiradentes	
	542 - Saramenha de Cima / São Cristóvão	
	LN - Circular Noturno	
	LT - Turística	
R11 - Frota Reserva	Reserva	
R12 - Frota Reserva		
2	041 - Lavras Novas / Ouro Preto	Distrital
	042 - Santa Rita de Ouro Preto / Ouro Preto	
	043 - Santo Antônio do Salto / Ouro Preto	
	530 - Santa Cruz / São Cristóvão via Praça Tiradentes	Urbano
	531 - São Cristóvão / Santa Cruz	
R2 - Frota Reserva	Reserva	

O Lote 1 terá como frota reserva dois veículos (R11 e R12) sendo eles um veículo do tipo microônibus e um veículo do tipo convencional, e o Lote 2 terá frota reserva de um veículo do modelo microônibus.

## 4.5 AVALIAÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO SISTEMA

O estudo de avaliação econômico-financeira foi realizado com o objetivo de aferir a viabilidade da operação de cada um dos lotes.

### 4.5.1 PROPOSIÇÃO DE TARIFA

Os valores de tarifa foram calculados visando garantir a viabilidade econômico-financeira de cada um dos lotes.

Os quadros 14 e 14 a apresentam, respectivamente os valores para o sistema atual e para o proposto. A política tarifária para o sistema proposto foi desenvolvida a partir de uma lógica de anéis tarifários tendo como parâmetro o Anel Básico do Distrito Sede o qual apresentará tarifa de R\$ 1,20 (um real e vinte centavos) para as linhas urbanas, valor definido também para a Circular de Cachoeira do Campo. Esta tarifa será denominada "TB" - tarifa base e constituirá o valor de referência para se calcular todas as outras tarifas do município. O esquema a seguir apresenta os valores de referência de todas as tarifas do município.

**Quadro 14 – Tarifas – Sistema Atual (período de transição)**

	Linhas	Tarifa R\$	Complemento R\$	Sistema	
100	Bauxita / Taquaral	1,20	1,20	Urbano Proposto	
101	Rancharia / Taquaral	1,20	1,20		
120	Cooperouro / Piedade	1,20	1,20		
130	Cooperouro x Santa Cruz	1,20	1,20		
150	Padre Faria x Rodoviária	1,20	1,20		
151	Padre Faria x Rodoviária (Via Jardim Alvorada)	1,20	1,20		
160	Santa Cruz x Rodoviária	1,20	1,20		
170	Vila Aparecida x Piedade	1,20	1,20		
180	Cooperouro x Praça Tiradentes	1,20	1,20		
190	Cooperouro x Alto da Cruz	1,20	1,20		
200	Saramenha x São Cristóvão	1,20	1,20		
210	Terminal da Alcan x São Cristóvão	1,20	1,20		
220	Terminal da Alcan x Alto da Cruz	1,20	1,20		
230	Nossa Senhora do Carmo (Pocinho) x São Cristóvão	1,20	1,20		
240	Morro Santana x São Cristóvão	1,20	1,20		
241	Morro São Sebastião / São Cristóvão	1,20	1,20		
250	Cooperouro x M. São Sebastião	1,20	1,20		
300	Cach. do Campo x Ouro Preto	1,60	0,00		Distrital Proposto
310	Lavras Novas x Ouro Preto	3,10	0,00		
320	Santo Antônio do Salto x Ouro Preto	5,00	0,00		
330	São Bartolomeu x Ouro Preto	3,95	0,00		
340	Santo Antônio do Leite x Ouro Preto	3,10	0,00		
350	Glaura/ Soares x Ouro Preto	3,30	0,00		
360	Redrigo Silva x Ouro Preto	2,10	0,00		
370	Amarantina x Ouro Preto	2,00	0,00		
380	Serra do Siqueira X Ouro Preto	2,10	0,00		
390	C. Campo x Santo Antônio do Leite	1,20	0,00		
400	Cachoeira do Campo x Glaura	1,50	0,00		
410	Alto Beleza x Vila Alegre	1,20	0,00		
420	Santa Rita x Ouro Preto	5,00	0,00		



*Handwritten signatures and initials in blue ink.*

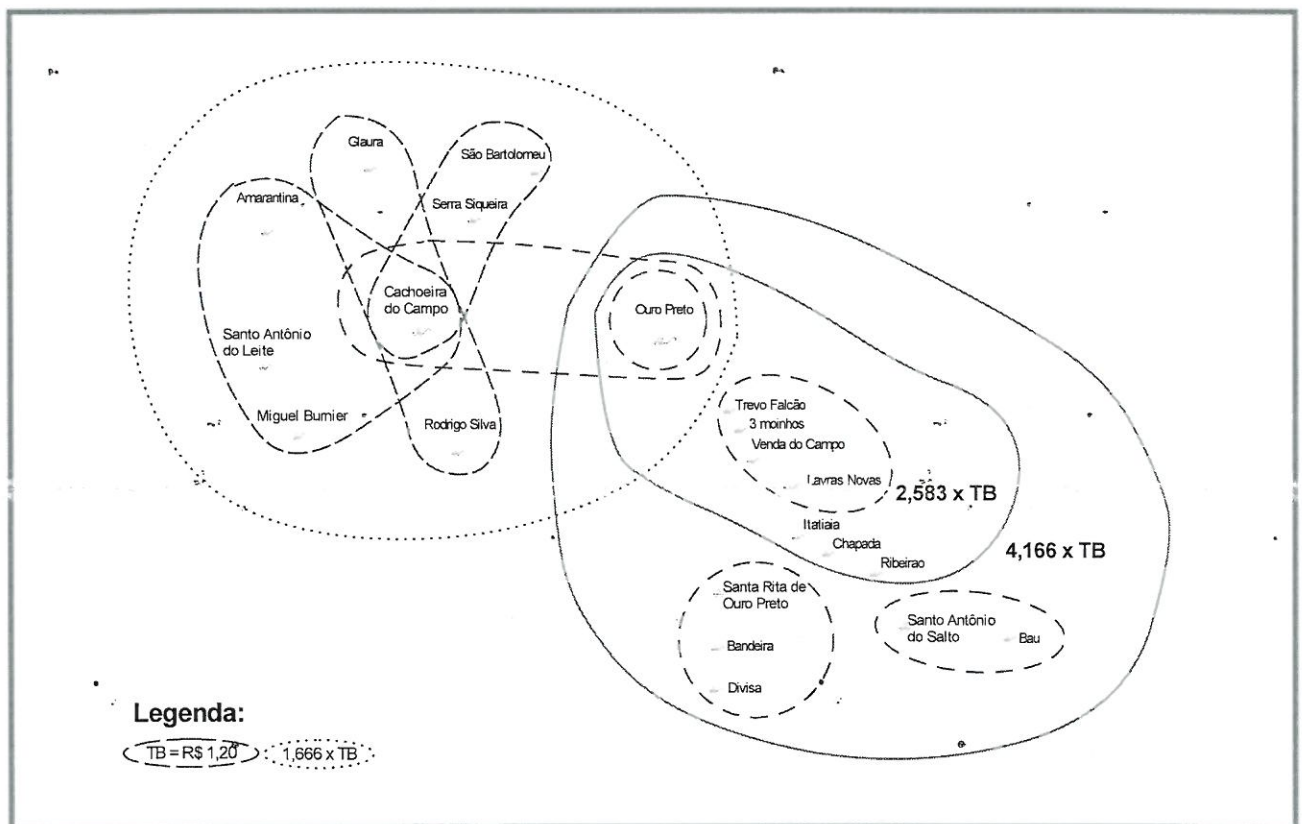


**Quadro 14 a – Tarifas – Sistema Proposto**

Linhas		Tarifa R\$	Complemento R\$	Sistema
200	Taquaral / Vila Aparecida via Praça Tiradentes	1,20	0,00	Urbano Proposto
420	Piedade / Bauxita	1,20	0,00	
530	Santa Cruz / São Cristóvão via Praça Tiradentes	1,20	0,00	
410	Saramenha de Cima / Praça Tiradentes	1,20	0,00	
540	Nossa Senhora do Carmo / São Cristóvão via Praça Tiradentes	1,20	0,00	
510	São Cristóvão / Morro Santana	1,20	0,00	
531	São Cristóvão / Santa Cruz	1,20	0,00	
541	São Cristóvão / Cooperouro via Praça Tiradentes	1,20	0,00	
LT	Turística	6,25	0,00	
LN	Circular Noturno	1,20	0,00	
051	Cachoeira do Campo / Ouro Preto	1,20	1,20	
A12	Circular Cachoeira do Campo	1,20	0,00	
A13	Amarantina / Santo Ant. do Leite via Cachoeira do Campo	1,20	0,80	
A14	São Bartolomeu / Cachoeira do Campo via Serra do Siqueira	1,20	0,80	
A15	Rodrigo Silva / Glaura via Cachoeira do Campo	1,20	0,80	
041	Lavras Novas / Ouro Preto	3,40	0,00	
042	Santa Rita de Ouro Preto / Ouro Preto	5,00	0,00	
043	Santo Antônio do Salto / Ouro Preto	5,00	0,00	



**Figura 01 – Anéis Tarifários – Sistema Proposto**



Caso o percentual não resulte em um número redondo, o valor da tarifa resultante deverá ser arredondado, de forma a facilitar o troco nos pagamentos em dinheiro.

A linha turística operará com passes de validade de um dia com valor de 5,208 x TB. O usuário poderá embarcar em desembarcar nesta linha o número de vezes que lhe convier.

*Handwritten signature/initials in blue ink.*

#### 4.5.2 ESTIMATIVA DE CUSTO OPERACIONAL E RECEITA

Os custos operacionais iniciais foram calculados com base em uma Planilha de Referência, que considera coeficientes de consumo compatíveis com a frota proposta e respectivos preços dos insumos.

A taxa relativa ao custo de gerenciamento operacional – CGO será fixada em 2%. O custo com a operação do sistema de bilhetagem eletrônica só será computado na planilha depois de sua implantação e início de operação.

A Planilha de Referência foi elaborada de acordo com o modelo de veículo, identificando separadamente os custos variáveis, fixos e custos com impostos. Os quadros 15 a 17 apresentam a planilha para cada modelo de veículo, que será a referência para as revisões tarifárias.

Os reajustes serão procedidos anualmente, levando em consideração o estudo de avaliação econômico-financeiro inicial, constante do processo licitatório, pela média ponderada dos Índices IGPM e IPCA..

Com base na projeção estimada da demanda e a metodologia de cálculo dos custos operacionais, foram estabelecidos os custos e receitas mensais de cada um dos lotes, apresentados nos quadros 18 e 19.



Handwritten signature in blue ink.



**Quadro 15 – Planilha de Custo de Referência  
Veículo Modelo Microônibus**

Linha:		
Número:	Tipo de Veículo:	Micro
km / mês:	Capacidade:	40
Demanda mensal:	Frota:	1

Custos Variáveis	Preço Base (R\$)	Coefficiente	R\$/km	R\$/mês
Combustível	1,6402	0,3490000	Preço Base X Coefficiente	(km / mês) X (R\$ / km)
Lubrificante	4,80	0,0088160		
Peças e Acessórios	144.225,80	0,0000022		
Pneu	615,70	0,0000939	Preço Base X Coefficiente	
Câmaras	0,00	0,0001636		
Protetores	0,00	0,0001636		
Recapagens	204,00	0,0001636		

Custos Fixos	R\$/veículo/mês	Coefficiente	R\$/linha/mês
Remuneração	617,80*	1,00	(R\$ / veículo / mês) X Coefficiente X Frota
Depreciação	1624,46*	1,00	
Almoxarifado	147.920,00	0,0003	
Instalações e Equipamentos	147.920,00	0,0010	
Despesas Administrativas	3.206,86	0,10	
Motorista	976,45	2,60	
Encargos	976,45	0,6842	
Vale Alimentação	180,00	2,08	
Plano de Saúde	90,00	2,08	
Seguro Obrigatório	31,03	1,00	
Seguro RCF	52,71	1,00	
IPVA	123,27	1,00	



Impostos	Sub-total	Coefficiente	R\$/linha/mês
PIS	Custos Variáveis +	0,0065	Sub-total X Coefficiente
ISSQN		0,03	
COFINS	Custos Fixos	0,03	

Custos Adicionais	Sub-total	Coefficiente	R\$/linha/mês
CGO	Custos Variáveis +	0,02	Sub-total X Coefficiente
	Custos Fixos		
Bilhetagem Automática	Preço do Veículo Novo	0,0024**	

<b>Custo Final</b>	Custos Variáveis + Custos Fixos + Impostos + Custos Adicionais
<b>Custo por km</b>	Custo Final / Produção Quilométrica
<b>Custo por Passageiro</b>	Custo Final / Passageiros Transportados *

Obs.:

\*Os valores de remuneração e depreciação de veículos variam com a idade da frota, sendo representados aqui os valores referentes a uma frota com idade de 3 anos (36 meses).

\*\*O custo operacional com o sistema de bilhetagem eletrônica só será computado a partir do início da operação do mesmo.

*Handwritten signature and initials.*



Quadro 16 – Planilha de Custo de Referência  
Veículo Modelo Microônibus Turismo

<b>Linha:</b>			<b>Tipo de Veículo: Microônibus Turismo</b>	
<b>Número:</b>			<b>Capacidade: 30</b>	
<b>Km/mês</b>			<b>Frota: 1</b>	
<b>Demanda Mensal</b>				
<b>Custos Variáveis</b>	<b>Preço Base(R\$)</b>	<b>Coefficiente</b>	<b>R\$/Km</b>	<b>R\$/mês</b>
Combustível	1,6402	0,3490000	preço base X coeficiente	(Km/Mês) X (R\$/Km)
Lubrificante	4,80	0,0088160		
peças e acessórios	159.017,80	0,0000022	preço base X coeficiente	
Pneu	615,70	0,0000939		
Câmaras	0,00	0,0001636		
Protetores	0,00	0,0001636		
Recapagens	204,00	0,0001636		
<b>Custos Fixos</b>	<b>R\$/veículo/mês</b>	<b>Coefficiente</b>	<b>R\$/linha/mês</b>	
Remuneração	677,37*	1,00	(R\$/veículo/mês) X coeficiente X frota	
Depreciação	1791,07*	1,00		
Almoxarifado	162.712,00	0,0003		
Instalações e equipamentos	162.712,00	0,0010		
despesas administrativas	3.206,86	0,10		
motorista	976,45	2,60		
encargos	976,45	0,6842		
vale alimentação	180,00	2,08		
plano de saúde	90,00	2,08		
seguro obrigatório	31,03	1,00		
seguro RCF	52,71	1,00		
IPVA	135,59	1,00		
<b>Impostos</b>	<b>Sub-total</b>	<b>Coefficiente</b>		
PIS	custos variáveis + custos fixos	0,0065	sub total X coeficiente	
ISSQN		0,03		
COFINS		0,03		
<b>Custos adicionais</b>	<b>Sub-total</b>	<b>Coefficiente</b>	<b>R\$/linha/Mês</b>	
CGO	custos variáveis + custos fixos	0,02	Sub-total X coeficiente	
Bilhetagem automática	preço do veículo novo	0,0024**		
<b>Custo Final</b>	Custos variáveis + custos fixos + impostos + custos adicionais			
<b>Custo por Km</b>	Custo final/produção quilométrica			
<b>Custo por passageiro</b>	Custo final/passageiros transportados			
<b>OBS.</b>				
* Os valores de remuneração e depreciação de veículos variam com a idade da frota, sendo representados aqui os valores referentes a uma frota com idade de 3 anos (36 meses)				
** O custo operacional com o sistema de bilhetagem eletrônica só será computado a partir do início da operação do mesmo.				

92 2



**Quadro 17 – Planilha de Custo de Referência  
Veículo Modelo Convencional**

<b>Linha:</b>		
<b>Número:</b>	<b>Tipo de Veículo:</b>	Convencional
<b>km / mês:</b>	<b>Capacidade:</b>	75
<b>Demanda mensal:</b>	<b>Frota:</b>	1



Custos Variáveis	Preço Base (R\$)	Coefficiente	R\$/km	R\$/mês
Combustível	1,6402	0,4600000	Preço Base X Coeficiente	(km / mês) X (R\$ / km)
Lubrificante	4,80	0,0074470		
Peças e Acessórios	194.682,12	0,0000015		
Pneu	940,00	0,0000462	Preço Base X Coeficiente	
Câmaras	63,90	0,0000923		
Protetores	24,08	0,0000923		
Recapagens	271,73	0,0001385		

Custos Fixos	R\$/veículo/mês	Coefficiente	R\$/linha/mês
Remuneração	1117,95*	1,00	(R\$ / veículo / mês) X Coeficiente X Frota
Depreciação	2051,40*	1,00	
Almoxarifado	200.850,00	0,0003	
Instalações e Equipamentos	200.850,00	0,0010	
Despesas Administrativas	4.810,30	0,10	
Motorista	976,45	2,60	
Cobrador	488,23	2,60	
Encargos	1.464,68	0,6842	
Vale Alimentação	180,00	4,16	
Plano de Saúde	90,00	4,16	
Seguro Obrigatório	294,47	1,00	
Seguro RCF	52,71	1,00	
IPVA	167,38	1,00	

Impostos	Sub-total	Coefficiente	R\$/linha/mês
PIS	Custos Variáveis +	0,0065	Sub-total X Coeficiente
ISSQN		0,03	
COFINS	Custos Fixos	0,03	

Custos Adicionais	Sub-total	Coefficiente	R\$/linha/mês
CGO	Custos Variáveis +	0,02	Sub-total X Coeficiente
	Custos Fixos		
Bilhetagem Automática	Preço do Veículo Novo	0,0024**	

<b>Custo Final</b>	Custos Variáveis + Custos Fixos + Impostos + Custos Adicionais
<b>Custo por km</b>	Custo Final / Produção Quilométrica
<b>Custo por Passageiro</b>	Custo Final / Passageiros Transportados

Obs.:

\*Os valores de remuneração e depreciação de veículos variam com a idade da frota, sendo representados aqui os valores referentes a uma frota com idade de 3 anos (36 meses).

\*\*O custo operacional com o sistema de bilhetagem eletrônica só será computado a partir do início da operação do mesmo.

Quadro 18 – Resultado dos Custos e Receitas – Sistema Atual (Período de transição)

Lote	Linha	Frota	Modelo	Custo Operacional Mensal R\$	Estimativa de Pagantes (1ª passagem)	Estimativa de Pagantes (2ª passagem)	Estimativa de Receita R\$	Receita - Custo R\$
1	100	Bauxita / Taquaral	8	Micro	110.141,13	67.591	86.097,60	-24.043,53
	101	Rancharia / Taquaral	2	Micro	26.884,03	16.898	21.524,40	-5.359,63
	120	Cooperouro / Piedade	1	Micro	12.918,19	9.169	11.679,60	-1.238,59
	130	Cooperouro x Santa Cruz	1	Micro	13.820,06	9.401	11.974,80	-1.845,26
	170	Vila Aparecida x Piedade	3	Micro	42.836,32	39.087	49.789,20	6.952,88
	180	Cooperouro x Praça Tiradentes	2	Micro	27.114,04	20.949	26.684,40	-429,64
	190	Cooperouro x Alto da Cruz	1	Micro	15.451,99	12.427	15.829,20	374,21
	200	Saramenha x São Cristóvão	5	Micro	76.032,43	86.699	110.437,20	34.404,77
	210	Terminal da Aican x São Cristóvão	1	Micro	9.057,74	2.489	3.170,40	-5.887,34
	220	Terminal da Aican x Alto da Cruz	1	Micro	9.543,40	3.927	5.002,80	-4.540,60
	230	Nossa Senhora do Carmo (Pocinho) x São Cristóvão	1	Micro	15.012,55	11.874	15.124,80	112,25
	240	Morro Santiana x São Cristóvão	2	Micro	26.125,72	39.002	48.406,80	22.281,08
	241	Morro São Sebastião / São Cristóvão	1	Micro	14.283,68	17.957	22.873,20	8.589,52
	250	Cooperouro x M. São Sebastião	1	Micro	12.767,32	12.167	15.498,00	2.730,68
	300	Cach. do Campo x Ouro Preto	2	Convencional	50.965,59	34.729	55.566,40	4.600,81
	330	São Bartolomeu x Ouro Preto	1	Convencional	13.338,71	635	2.508,25	-10.830,46
	340	Santo Antônio do Leite x Ouro Preto	1	Convencional	23.943,60	2.415	7.486,50	-16.457,10
	350	Glaura/ Soares x Ouro Preto	1	Convencional	13.485,30	1.075	3.547,50	-9.937,80
	360	Rodrigo Silva x Ouro Preto	1	Convencional	12.349,28	2.073	4.353,30	-7.995,98
	370	Amarantina x Ouro Preto	1	Convencional	20.120,98	5.064	10.128,00	-9.992,98
	380	Serra do Siqueira X Ouro Preto	1	Convencional	12.365,16	302	634,20	-11.730,96
	390	C. Campo x Santo Antônio do Leite	1	Convencional	14.249,71	3.188	3.825,60	-10.424,11
400	Cachoeira do Campo x Glaura	1	Convencional	14.067,04	2.195	3.292,50	-10.774,54	
410	Alto Beleza x Vila Alegre	1	Convencional	16.777,84	4.263	5.115,60	-11.662,24	
R11		1	Convencional	9.202,61			-6.202,61	
R12		1	Micro	2.922,52			-2.922,52	
	<b>Subtotal</b>	<b>43</b>		<b>612.779,94</b>	<b>404.576,00</b>	<b>540.550,25</b>	<b>-72.229,69</b>	
2	150	Padre Faria x Rodoviária	2	Micro	31.150,81	34.078	43.408,80	12.257,99
	151	Padre Faria x Rodoviária (Via Jardim Alameda)	1	Micro	12.074,15	8.661	11.032,80	-1.041,35
	160	Santa Cruz x Rodoviária	3	Micro	45.756,41	39.096	49.800,00	4.043,59
	310	Lavras Novas x Ouro Preto	1	Convencional	15.591,88	1.394	4.321,40	-11.270,48
	320	Santo Antônio do Salto x Ouro Preto	1	Convencional	14.876,44	705	3.525,00	-11.351,44
	420	Santa Rita x Ouro Preto	1	Convencional	14.280,63	1.659	8.295,00	-5.985,63
	R2		1	Micro	2.922,52			-2.922,52
		<b>Subtotal</b>	<b>10</b>		<b>136.653,04</b>	<b>85.593,00</b>	<b>120.383,00</b>	<b>-16.270,04</b>
	<b>Total</b>	<b>53</b>		<b>749.432,98</b>	<b>490.169,00</b>	<b>660.933,25</b>	<b>-88.499,73</b>	



Handwritten marks: '26' and a signature.



Quadro 19 – Resultado dos Custos e Receitas – Sistema Proposto

Lote	Linha	Frota	Modelo	Custo Operacional Mensal R\$	Estimativa de Pagantes (1ª passagem)	Estimativa de Pagantes (2ª passagem)	Estimativa de Receita R\$	Receita - Custo R\$	
1	051	Cachoeira do Campo / Ouro Preto	4	Convencional	88.055,43	34.448	46.377,82	-41.677,61	
	A12	Circular Cachoeira do Campo	1	Micro	12.491,74	4.229	5.074,80	-7.416,94	
	A13	Amarantina / Santo Ant. do Leite via Cachoeira do Campo	2	Micro	35.590,76	10.581	14.966,74	-20.624,02	
	A14	São Bartolomeu / Cachoeira do Campo via Serra do Siqueira	1	Micro	9.243,65	.929	1.252,31	-7.991,34	
	A15	Rodrigo Silva / Glaura via Cachoeira do Campo	1	Micro	17.793,64	5.301	7.314,30	-10.479,34	
	200	Taquaral / Vila Aparecida via Praça Tiradentes	2	Micro	29.166,86	25.077	30.092,40	925,54	
	410	Saramenha de Cima / Praça Tiradentes	5	Micro	66.733,87	52.970	63.564,00	-3.169,87	
	420	Piedade / Bauxita	2	Micro	31.025,02	49.927	13.184	59.912,40	28.887,38
	510	São Cristóvão / Morro Santana	3	Micro	49.139,29	82.245	16.866	98.694,00	49.554,71
	540	Nossa Senhora do Carmo / São Cristóvão via Praça Tiradentes	4	Micro	60.529,67	67.538	20.843	81.045,60	20.515,93
	541	São Cristóvão / Cooperouro via Praça Tiradentes	5	Micro	69.577,50	63.834	11.924	76.600,80	7.023,30
	LN	Circular Noturno	1	Micro	1.100,64	836	0	1.003,20	-97,44
	LT	Turística	1	Micro Turismo	13.196,07	3.075	0	19.218,75	6.022,68
	R11	Frota Reserva	1	Convencional	6.684,65				-6.684,65
R12	Frota Reserva	1	Micro	3.225,07				-3.225,07	
	<b>Subtotal</b>	<b>34</b>		<b>493.553,84</b>	<b>400.990,00</b>		<b>505.117,11</b>	<b>11.563,27</b>	
2	041	Lavras Novas / Ouro Preto	1	Micro	11.302,96	1.383	4.287,30	-7.015,66	
	042	Santa Rita de Ouro Preto / Ouro Preto	1	Micro	11.177,99	1.645	8.225,00	-2.952,99	
	043	Santo Antônio do Salto / Ouro Preto	1	Micro	11.127,29	699	0	3.495,00	-7.632,29
	530	Santa Cruz / São Cristóvão via Praça Tiradentes	4	Micro	42.648,86	36.254	13.803	43.504,80	855,94
	531	São Cristóvão / Santa Cruz	2	Micro	28.936,16	46.734	18.010	56.080,80	27.144,64
	R2	Frota Reserva	1	Micro	3.225,07				-3.225,07
		<b>Subtotal</b>	<b>10</b>		<b>108.418,32</b>	<b>86.715,00</b>		<b>115.592,90</b>	<b>7.174,58</b>
	<b>Total</b>	<b>44</b>		<b>601.972,16</b>	<b>487.705,00</b>		<b>620.710,01</b>	<b>18.737,85</b>	



Handwritten initials and a large number '9'.

## 4.6 INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS

O Quadro 20 apresenta os quantitativos mínimos necessários ao investimento em instalações e equipamentos, para a administração, operação e manutenção dos lotes de linhas.

Quadro 20 – Instalações e Equipamentos

Instalações e Equipamentos	Áreas e Quantidade	Unidade
Estacionamento de automóveis	54	m <sup>2</sup>
Área para escritórios em 2 pav.	75	m <sup>2</sup>
Lavador de ônibus	100	m <sup>2</sup>
Oficina e almoxarifado	252	m <sup>2</sup>
Área de estacionamento de ônibus	756	m <sup>2</sup>
Circulação e urbanismo	252	m <sup>2</sup>
Área total	1.489	m <sup>2</sup>
Bomba diesel	1	un.
Tanque diesel	1	un.
Filtro diesel limpo	1	un.
Compressor de ar	1	un.
Lavador automático	1	un.
Máquina de lavagem	1	un.
Máquina de desmontar pneus	1	un.
Parafusadeira pneumática	1	un.
Teste para bico injetor	1	un.
Prensa hidráulica	1	un.
Guincho hidráulico	1	un.
Máquina de solda elétrica	1	un.
Computador	2	un.
Impressora	1	un.
Multímetro	1	un.
Caixa separadora de óleo e detritos	1	un.



## 5. DIMENSIONAMENTO PROPOSTO

Com base nos critérios apresentados no item 4.1.4 e na composição de demanda estimada para as linhas que integrarão o novo sistema de transporte do Município de Ouro Preto, foi procedido o detalhamento do dimensionamento dos serviços propostos.

O detalhamento dos serviços é apresentado na forma de mapa e de quadro de características operacionais (Determinação de Operação de Serviços – DOS), que corresponde a uma ordem de serviço para cada linha, contendo todas as informações necessárias à operacionalização da prestação dos serviços (identificação da linha com número e nome, frota em quantidade e padrão, demanda estimada, número de viagens e horários para cada tipo de dia, tarifa e itinerários).

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized initials and a surname, located in the bottom right corner of the page.



## **Anexo II**

### **Programa de Exploração do Serviço**

#### **1 INTRODUÇÃO**

O Programa de Exploração do Serviço tem por finalidade definir as condições em que se dará a prestação do serviço de transporte público de passageiros por ônibus do Município de Ouro Preto, assim como outras atividades a ele ligadas.

#### **2 RESPONSABILIDADES DO PODER CONCEDENTE E DO CONCESSIONÁRIO**

A distribuição de responsabilidades entre o Poder Concedente e os Concessionários, na consecução dos objetivos fixados para o bom funcionamento do sistema, está descrita a seguir.

##### **2.1 RESPONSABILIDADES DO PODER CONCEDENTE, ATRAVÉS DO ÓRGÃO GESTOR:**

- Providenciar a regulamentação do serviço, definindo regras de relacionamento entre gerenciador e operador na execução dos mesmos;
- Realizar o planejamento estratégico do conjunto do Sistema, envolvendo:
  - A execução de levantamentos, diagnósticos e análises situacionais;
  - A formulação de planos e de diretrizes de expansão;
- Realizar o planejamento operacional de referência do serviço básico, com estabelecimento de condições limites aceitáveis para um atendimento adequado às necessidades da demanda, envolvendo a definição de:
  - Itinerários,
  - Número mínimo de viagens,
  - *Headways* máximos,
  - Índices de ocupação;
- Aprovar os projetos de execução relativos ao planejamento operacional do serviço básico, desenvolvidos pelo Concessionário, tanto para sua implantação inicial quanto para alterações posteriores que se façam necessárias;
- Definir os valores de tarifa base, procedendo aos reajustes e revisões previstos em contrato, ao longo do período de concessão;
- Fiscalizar a execução do serviço, verificando o atendimento das condições de operação estabelecidas para os mesmos, tanto as mínimas (planejamento macro) quanto às efetivas (planejamento operacional), e aplicar as sanções cabíveis;
- Aprovar as condições propostas para operação dos serviços especiais e complementares, de iniciativa dos Concessionários;
- Regulamentar e fiscalizar a operação dos serviços especiais e complementares;
- Aprovar os valores de tarifa dos serviços especiais e complementares, tanto quando de sua implantação como quando de seus reajustes;
- Definir critérios de habilitação e condições de cadastro, junto à Prefeitura Municipal de Ouro Preto, de Prestadores de Serviço, para execução, por terceirização, de atividades inerentes ou complementares ao cumprimento das obrigações dos Concessionários;



Handwritten signature in blue ink.

- Instituir Sistema de Avaliação Permanente do Serviço de Transporte Concedido, com as seguintes atribuições básicas:
  - Estabelecer critérios, parâmetros, formas e instrumentos adequados de acompanhamento, levantamento e tratamento de dados pelo Concessionário,
  - Reunir e consolidar dados e resultados de seu tratamento,
  - Subsidiar decisões e atividades de planejamento (tais como identificar momentos e meios de mudanças tecnológicas no atendimento das necessidades de evolução da demanda),
  - Aferir a qualidade do serviço prestado pelo Concessionário.

A aferição da qualidade do serviço será feita com as seguintes finalidades:

- Avaliar o serviço prestado, identificando as necessidades de ajustes e intervenções,
- Avaliar o Concessionário, definindo suas condições de permanência na exploração da concessão e na absorção de novos serviços.

Os critérios de avaliação abrangerão:

- Cumprimento de normas e especificações,
- Atendimento de condições de eficiência técnica,
- Percepção do usuário quanto ao grau de satisfação com o serviço.

Isto inclui a coleta de dados relativos ao serviço, nos dois primeiros casos, e a promoção de pesquisa de opinião, no terceiro.

## 2.2 RESPONSABILIDADES DO CONCESSIONÁRIO:

- Realizar o planejamento operacional do serviço básico, detalhar e propor (plano de execução) as condições efetivas de operação, envolvendo a definição de:

Itinerários;

Número de viagens;

Frota;

Headways;

Índices de ocupação;

Quadros de horários;

atendendo ao definido no planejamento estratégico e no dimensionamento das condições mínimas estabelecidas em sua Proposta Técnica, em função dos parâmetros definidos pelo ÓRGÃO GESTOR, e detalhado por faixas horárias, tipo de veículo empenhado, tipo de serviço etc.; uma vez definidos estes parâmetros e condições, são eles que valem para qualquer efeito nas relações entre as partes envolvidas na operação do Sistema.

- Executar o serviço básico conforme aprovado;
- Formular e propor (plano de execução) as condições efetivas de operação dos serviços especiais e complementares, dos terminais e estações, assim como de outros projetos afins, no âmbito de sua concessão;
- Operar e manter os serviços especiais e complementares, as estações e executar os projetos afins, conforme aprovados;
- Elaborar os projetos executivos de implantação, e posteriores reformas ou expansões físicas, de eventuais estações, definidas a partir das necessidades provocadas pela demanda ou alterações no uso e operação, submetendo-os à aprovação do ÓRGÃO GESTOR, para autorização da sua implantação e efetivar a sua construção;



94



- Desenvolver e implantar Sistema de Acompanhamento e Controle, de acordo com os requisitos estabelecidos pelo ÓRGÃO GESTOR, com as seguintes atribuições básicas:
- Subsidiar qualquer atividade de planejamento operacional;
- Aferir o cumprimento de normas e especificações operacionais;
- Aferir o atendimento de condições de eficiência técnica;
- Realizar, às suas expensas e sob supervisão do ÓRGÃO GESTOR, mediante contratação de empresa habilitada e cadastrada na Prefeitura Municipal de Ouro Preto, pesquisas de opinião, que meçam o grau de satisfação do usuário com os serviços;
- Acompanhar a evolução da demanda, de modo a detectar a necessidade de implantação de variações tecnológicas e o momento mais adequado de fazê-lo, em função de seu crescimento (adequação da tecnologia à demanda), visando manterem-se as especificações iniciais relativas à qualidade do serviço oferecido;
- Fornecer dados, e resultados de seu tratamento, ao Sistema de Avaliação Permanente do Serviço de Transporte Concedido do ÓRGÃO GESTOR, conforme solicitado.
- Alocar os equipamentos e pessoal necessário à execução dos serviços acima descritos;
- Manter atualizadas as tecnologias adotadas na prestação do serviço;
- Submeter à aprovação do ÓRGÃO GESTOR qualquer prestador de serviços, ao qual encarregue de realizar parte das atividades sob sua responsabilidade, conforme aqui definidas;
- Definir e implantar iniciativas e ações que visem à obtenção do certificado da série ISO 9.000 (certificação de qualidade) e do certificado da série ISO 14.000 (certificação ambiental) caso a empresa vencedora não o possua.

### 3 DEFINIÇÕES DOS PARÂMETROS LIMITES ACEITÁVEIS

Os Licitantes deverão seguir os parâmetros e condições em níveis iguais ou melhores aos limites descritos nos subitens abaixo.

Uma vez identificado o ganhador da Concessão, serão os seus próprios parâmetros e condições que valerão para operação dos respectivos lotes no Sistema. O não atendimento das condições estabelecidas nas metodologias, durante a fase de operação, caracteriza inadimplência do Concessionário e resultará na extinção do contrato de exploração do Sistema por caducidade.

#### 3.1 PARÂMETROS BÁSICOS

Os seguintes parâmetros são considerados essenciais para admissão e permanência do Concessionário na execução do serviço:

- Idade média máxima da frota – média aritmética das idades dos veículos da frota: 6 (seis) anos;
- Idade máxima da frota – idade do veículo de maior tempo de uso da frota: 8 (oito) anos para veículos modelo microônibus e de 10 (dez) anos para os convencionais;
- Padrão mínimo dos veículos da frota – conjunto de características dos veículos da frota: Microônibus e ônibus convencionais (no caso dos convencionais, apenas nas linhas distritais, onde se possa garantir que sua circulação não afetará objetos e construções ligados ao patrimônio histórico da Cidade).



Handwritten signature in blue ink.

### 3.2 PARÂMETROS OPERACIONAIS

O ÓRGÃO GESTOR, na avaliação do planejamento operacional, considerará as seguintes condições limites como aceitáveis:

- Índice de densidade de passageiros “em pé” – relação entre o número de passageiros “em pé” no veículo e a área útil disponível do mesmo (em passageiros embarcados, acima do número de assentos) no trecho crítico, terá como valor máximo 5 (cinco) passageiros “em pé”/m<sup>2</sup> nos veículos modelo microônibus e de 7 (sete) nos veículos modelo convencional;
- *Headway* – nas linhas do sistema urbano o *headway* máximo aceito será de 30 (trinta) minutos nas linhas de maior demanda e de 60 (sessenta) minutos nas demais. As distritais terão pelo menos uma viagem por pico (manhã, almoço e tarde).

### 3.3 PARÂMETROS TÉCNICOS

O ÓRGÃO GESTOR considerará ainda os seguintes indicadores, para efeito de avaliação dos serviços prestados pelos Concessionários, visando sua permanência na execução do serviço:

- Tempo médio entre falhas (MTBF) – intervalo de tempo entre duas quebras consecutivas ocorridas em quaisquer veículos da frota do Concessionário, que implique a sua retirada de operação;
- Índice de acidentes – frequência de acidentes envolvendo veículos da frota alocada do Concessionário;
- Índice de reprovação em vistorias – frequência de reprovações e quantidade de itens reprovados em vistorias de veículos da frota alocada a uma linha, realizadas pela equipe do ÓRGÃO GESTOR ou de empresa autorizada.
- Índice de ocorrências da fiscalização – frequência e quantidade de registros de ocorrências de falhas lançada pela fiscalização do ÓRGÃO GESTOR;
- Índice de reclamações – frequência de registro de reclamações confirmadas como válidas pelo ÓRGÃO GESTOR.

O ÓRGÃO GESTOR estabelecerá os limites devidos para estes indicadores, em função da operação do Sistema, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias corridos, contados a partir da data da assinatura do contrato de exploração do serviço.

## 4 SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO E CONTROLE

O Sistema de Acompanhamento e Controle deverá ser instituído pelo ÓRGÃO GESTOR e implementado pelo Concessionário com a finalidade básica de coletar e tratar todos os dados necessários à fiscalização, avaliações e estudos definidos neste documento, quer sejam para efeito de verificação do cumprimento de especificações operacionais ou técnicas, quer seja para verificar a qualidade dos serviços prestados e subsidiar decisões relativas ao Sistema.

Quanto à operação, os seguintes dados são de coleta, tratamento e fornecimento obrigatórios:

- Viagens realizadas;
- Distribuição dos *headways* efetivamente praticados;
- Horários cumpridos;
- Tempo de percurso das viagens;
- Velocidade média comercial;
- Total de passageiros transportados por viagem;
- Passageiros pagantes por viagem;
- Passageiros gratuitos por viagem, por tipo de gratuidade;



Handwritten signature or initials in blue ink.



- Movimentação de passageiros das linhas;
- Incidentes (acidentes, congestionamentos, avarias etc.) com número, causas e tempo perdido em função do mesmo;
- Ações operacionais praticadas com motivos e resultados.

Também caberá ao Sistema de Acompanhamento e Controle a coleta e registro de dados relativos à retirada de veículos de operação, de modo a permitir a avaliação de eficiência técnica. As principais informações requeridas são:

- Acidentes por veículo;
- Avarias por veículo;
- Recolhimentos de veículo com motivo;
- Resultado das vistorias, por veículo;
- Tempo de permanência fora de circulação para reparo.



As informações deverão ser detectadas, processadas e fornecidas ao ÓRGÃO GESTOR: em base diária, para efeito de acompanhamento dos indicadores de desempenho de cada Concessionário.

O sistema deverá permitir ainda, o armazenamento dos dados coletados, de modo a realizar estatísticas de análise do confronto entre o planejado e o executado, índices de desempenho mensal e anual, séries históricas etc.

A Central de Controle do Concessionário deverá garantir livre trânsito da fiscalização do ÓRGÃO GESTOR, bem como permitir a interligação direta com a Central de Operação do Poder Concedente.

O Sistema de Acompanhamento e Controle deverá ainda se responsabilizar pela realização das pesquisas de opinião junto aos usuários do serviço.

Igualmente lhe cabe o acompanhamento da evolução da demanda para efeito de detecção das necessidades de reprogramação do serviço ou alteração tecnológica, tendo em vista a capacidade das tecnologias em uso.

O acesso e disponibilidade dos dados, assim como a possibilidade de intervenção, deverão ser permanentes e abertos ao ÓRGÃO GESTOR.

O ÓRGÃO GESTOR, através do seu Sistema de Avaliação Permanente do Serviço de Transporte Concedido poderá definir os tratamentos aplicáveis aos dados coletados que são de seu interesse e solicitá-los ao Concessionário, podendo-se considerar previamente entre estes os descritos no item 4.

## 5 AFERIÇÃO DA EFETIVIDADE DO SERVIÇO

Por efetividade entende-se a combinação da eficiência – sucesso no controle de processos (como os serviços são executados) - com a eficácia - sucesso no controle de resultados (como os objetivos e metas previamente definidos estão sendo alcançados).

A efetividade do serviço prestado será aferida permanentemente através de processos coordenados pelo ÓRGÃO GESTOR, com a participação dos Concessionários, através de seu próprio Sistema de Acompanhamento e Controle, e dos Usuários, que serão alvo de pesquisas de opinião. Estes mesmos elementos constituirão, através de representantes, uma Comissão Tripartite que se encarregará de avaliar e avaliar a aferição feita.

A metodologia de aferição consistirá, basicamente, no estabelecimento de parâmetros de referência, que possam ser avaliados através de indicadores escolhidos entre as medidas que serão sistematicamente feitas pelo Sistema de Acompanhamento e Controle do próprio Concessionário, para verificação do cumprimento de especificações operacionais ou técnicas.

92 9



Para cada indicador será definida forma de cálculo e limites de variação que permitam atribuir ao Concessionário uma classificação dos seus serviços. Esta classificação será associada a conceitos – A, B, C, D, E – que expressam a variação do melhor ao pior Nível de Serviço. Uma combinação ponderada dos diversos indicadores, e suas classificações, fornecerão a avaliação global, que definirá a situação do Concessionário, igualmente expressa na forma citada.

Os conceitos obtidos pelo Concessionário serão usados de duas formas:

- Conceito isolado – conceito constante em um laudo específico;
- Conceito médio – média dos conceitos dos três últimos laudos emitidos.

A cada seis meses de execução do contrato, o Sistema de Avaliação Permanente do Serviço de Transporte Concedido expedirá um laudo consolidado da avaliação do serviço nesse período, por lote, a partir das formas descritas acima. O laudo indicará o conceito global de desempenho do Concessionário, bem como os conceitos específicos relativos aos indicadores considerados na sua composição, no lote que explore.

Este laudo, e a avaliação nele contida, em nada conflitam com o estabelecido na Lei Municipal nº 160/2003, de regulamentação do Sistema de Transporte Coletivo de Ouro Preto, nem em qualquer legislação referente a Infrações e Penalidades, não substituindo, anulando ou interferindo de qualquer maneira com suas disposições, prestando-se apenas à aferição da qualidade do serviço prestado.

O detalhamento da metodologia, com definição da forma de cálculo e dos limites de variação dos indicadores e global, conceitos mínimos a serem alcançados, assim como a constituição, escolha e convocação dos participantes da Comissão Tripartite que avaliará a avaliação feita, serão definidas pelo ÓRGÃO GESTOR em 180 (cento e oitenta) dias corridos, contados a partir da data de assinatura do contrato de exploração do serviço.

O resultado dessa aferição será utilizado em todos os momentos em que o desempenho do Concessionário necessite ser avaliado, especialmente para reprogramação / reformulação dos serviços, continuidade na sua prestação, alocação de novas linhas e na introdução de novos serviços.

O fato de a aferição considerar infrações eventualmente cometidas pelo Concessionário, detectadas em atos de fiscalização, não interfere no cumprimento das penas decorrentes, definidas nos momentos próprios destes atos. Por outro lado, os resultados da aferição, e suas conseqüências, não serão afetados pelo cumprimento destas penas.

Esta aferição se dará nos âmbitos descritos a seguir, de acordo com os critérios nele estabelecidos.

## 5.1 AVALIAÇÃO DO CUMPRIMENTO DE PARÂMETROS OPERACIONAIS

Os seguintes parâmetros serão considerados na avaliação da eficiência operacional:

- Densidade dos passageiros – refere-se ao cumprimento das condições de saturação (passageiros “em pé”/m<sup>2</sup>) dos veículos;
- Densidade das viagens – refere-se ao cumprimento do número de viagens previstas para uma dada faixa horária;
- Pontualidade de partidas – refere-se ao cumprimento de horários de partida previstos para realização de viagens;
- Pontualidade de percursos – refere-se ao cumprimento dos tempos de percurso previstos para realização das viagens;
- Regularidade de intervalos – refere-se à manutenção do espaçamento de tempo previsto entre veículos consecutivos de uma linha (*headway*) ao longo do seu percurso.



Handwritten signature in blue ink.



## 5.2 AVALIAÇÃO DO ATENDIMENTO DE CONDIÇÕES DE EFICIÊNCIA TÉCNICA

Os seguintes parâmetros serão considerados na avaliação da eficiência técnica:

- Confiabilidade da manutenção – refere-se à capacidade de se manter o veículo em circulação, sem falhas técnicas;
- Confiabilidade da condução – refere-se à capacidade de se manter o veículo em circulação sem envolvimento em acidentes de trânsito.
- Aprovação em vistorias – refere-se à capacidade de se obter, e manter as “autorizações de tráfego” para os veículos da frota;
- Obediência às normas – refere-se à capacidade de se manter o veículo em circulação sem lavratura de autos de infração em atos de fiscalização;
- Isenção de reclamações – refere-se à capacidade de se manter o veículo em circulação sem registro de reclamações de usuários confirmadas como válidas.

## 5.3 AVALIAÇÃO DA OPINIÃO DOS USUÁRIOS

Serão realizadas pesquisas de opinião periódicas entre os usuários do serviço em cada concessão, para verificação da avaliação que estes fazem do atendimento oferecido pelos Concessionários, quanto aos níveis de desempenho contratados. As pesquisas serão promovidas pelo ÓRGÃO GESTOR, às expensas do Concessionário.

As pesquisas deverão obedecer aos seguintes critérios:

- Serem realizadas por empresas idôneas e de reconhecida experiência na área, devidamente cadastradas na Prefeitura Municipal de Ouro Preto;
- Terem seus dimensionamentos, planejamento e formulação aprovados pelo ÓRGÃO GESTOR;
- Terem periodicidade de 6 (seis) meses.

As pesquisas deverão abordar, no mínimo, os seguintes quesitos:

- Cumprimento de horários – minimização do tempo de espera;
- Harmonização de horários – minimização do tempo de transbordo;
- Adequação de horários – otimização da distribuição de horários em função de concentração de demanda;
- Suficiência de horários – carregamento dos veículos;
- Atendimento dos desejos de ligação – minimização do número de transbordos;
- Racionalização de itinerários – minimização do tempo de viagem;
- Localização de paradas – otimização da acessibilidade;
- Conformação física (*lay out*) dos pontos de embarque, desembarque e transbordo – adequação à destinação e às condições de uso e conforto;
- Operação de terminais – incremento da eficiência funcional;
- Conformação física (*lay out*) de veículos – adequação às condições da viagem e conforto;
- Operação de veículos – incremento da eficiência funcional e adequação às necessidades do serviço;
- Apresentação e higiene de veículos – incremento do cuidado dos Concessionários para com seus clientes;
- Apresentação e urbanidade do pessoal de operação e representação no relacionamento com passageiros – incremento do cuidado dos Concessionários para com seus clientes;



Handwritten signature in blue ink.

- Acolhimento de sugestões e reclamações – incremento da comunicação entre Concessionários e usuários.

As pesquisas deverão apresentar as seguintes características:

- Serem dimensionadas de modo a permitir a avaliação pelos diversos critérios de classificação internos ao sistema (linhas, tipo de serviço, tipo de veículo, áreas etc.);
- Permitir a caracterização sócio-econômica do usuário e a segmentação das respostas por grupos homogêneos.

O acesso e disponibilidade dos dados, assim como a possibilidade de intervenção, deverão ser permanentes e abertos ao ÓRGÃO GESTOR. O ÓRGÃO GESTOR também poderá fazer levantamentos e pesquisas por iniciativa própria, para auditoria dos realizados pelos Concessionários e para coleta de novas informações.

De posse dos resultados dos levantamentos e pesquisas, no caso de detecção de aspectos negativos, o Concessionário deverá informar ao ÓRGÃO GESTOR as providências efetivadas para sanar os problemas apontados e, se for o caso, submeter à aprovação as alterações de especificação do serviço que visem o atendimento de questões levantadas pelos usuários.

Nesta situação, o ÓRGÃO GESTOR disporá de um prazo máximo de 60 (sessenta) dias corridos, contados a partir da data de apresentação das alterações propostas, para analisá-las e apor qualquer objeção às mesmas. Caso contrário, elas serão consideradas aprovadas e emitidas a Ordem de Serviço correspondente.

## 6 CRITÉRIOS PARA A CONTINUIDADE DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

A manutenção do Concessionário na prestação do serviço, no tocante à sua qualidade, dependerá das avaliações por ele obtidas nas aferições semestrais, descritas no item 4, expressas na forma de conceito.

As seguintes situações podem ocorrer:

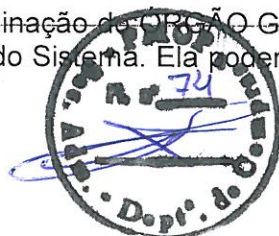
- a) Se este conceito for igual ou superior a “C” no desempenho global e nos indicadores específicos, a continuidade estará assegurada;
- b) Se este conceito for igual a “E” no desempenho global e nos indicadores específicos, a prestação de serviço será imediatamente interrompida;
- c) Se este conceito for igual a “D” no desempenho global e nos indicadores específicos, seguirá o seguinte processo:
  - Se o conceito continuar como “D” na avaliação imediatamente posterior, a prestação de serviço será interrompida;
  - Se o conceito “D” se repetir três vezes, de forma intercalada, a cada sucessão de seis laudos emitidos, a prestação de serviço será interrompida.
- d) Se o conceito médio for inferior a “C”, a prestação de serviço será interrompida.

Qualquer Concessionário que se enquadre nas condições “b”, “c1”, “c2” e “d”, será considerado como prestando o serviço de forma inadequada ou deficiente, sendo declarada a caducidade da concessão de todos os serviços que explore no Sistema.

Além dos critérios aqui descritos, referentes à qualidade do serviço, são ainda válidas todas as condições estabelecidas no Edital de Licitação, no respectivo Contrato de Concessão, no Regulamento do Sistema de Transporte Coletivo de Ouro Preto e demais legislações pertinentes.

## 7 CRITÉRIOS PARA CRIAÇÃO DE NOVAS LINHAS E ALOCAÇÃO DO SERVIÇO AO CONCESSIONÁRIO

A criação de um novo atendimento poderá ocorrer por determinação do ÓRGÃO GESTOR, por sugestão do Concessionário ou por solicitação dos usuários do Sistema. Ela poderá se dar em



Handwritten initials or signature in blue ink.



função de expansões urbanas, atendimento a novos empreendimentos e serviços que se revelem pólos atratores de viagens ou aprimoramento dos serviços existentes.

Em qualquer dos casos, uma vez determinada a necessidade de implantação da nova linha, ela será alocada a um Concessionário segundo os seguintes critérios:

- O Concessionário deverá ser um dos que operam o Sistema Municipal de Ouro Preto;
- O Concessionário escolhido será o que tiver apresentado melhor conceito médio, conforme descrito no item 4, no último laudo expedido pelo Sistema de Avaliação Permanente do Serviço de Transporte Concedido para os lotes considerados.

Uma vez definido o Concessionário que operará a nova linha, o ÓRGÃO GESTOR deverá proceder a revisão nos cálculos de custos e receitas do contrato, com base na planilha de referência, visando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato original.

## **8 CRITÉRIOS PARA A INTRODUÇÃO DE NOVOS SERVIÇOS ESPECIAIS OU PROJETOS ASSOCIADOS**

Por serviços especiais, e complementares, entendem-se aqueles que, mantendo a natureza de transporte municipal, público e coletivo de passageiros, extrapolem as características fixadas para o serviço básico.

Por projetos associados entendem-se aqueles que estejam ligados aos serviços básicos, porém sem a mesma natureza, tais como a exploração das estações em termos comerciais (áreas para aluguel, estacionamentos etc.), publicidade nelas e nos veículos e outras possibilidades.

A criação de um serviço especial ou projeto associado deverá ocorrer, a princípio, por iniciativa do Concessionário. Ela dar-se-á em função da sua percepção do negócio e da oportunidade da mesma neste contexto. Por isso mesmo, corre por sua conta e risco.

O Concessionário proponente deverá executar e submeter ao ÓRGÃO GESTOR estudos que comprovem a viabilidade e autofinanciamento do novo serviço ou projeto associado, bem como o seu plano de execução.

O ÓRGÃO GESTOR disporá de um prazo máximo de 60 (sessenta) dias corridos, contados a partir da data de apresentação da Proposta, para analisá-la e apor qualquer objeção à mesma. Caso contrário, ela será considerada aprovada e emitida a Ordem de Serviço correspondente.

Em nenhuma hipótese se admitirá a possibilidade de aumento da tarifa base ou piora no seu nível de serviço em função do novo serviço ou projeto associado proposto.

A partir dos estudos de viabilidade, o ÓRGÃO GESTOR irá proceder a revisão nos fluxos financeiros de custos e receitas ao longo dos respectivos contratos, visando a recompor o equilíbrio econômico-financeiro do contrato original.

## **9 INVESTIMENTOS COMPLEMENTARES E INDISPENSÁVEIS, À OPERAÇÃO DO SISTEMA**

A concepção do Sistema em Licitação pressupõe, ou admite a adoção e implantação de diversos recursos, dispositivos e equipamentos, assim como a manutenção de condições operacionais, de grau variado de importância relativa ao seu funcionamento.

Alguns requerem sua presença já no início da operação, outros admitem uma gradação no tempo ou dimensionamento de implantação. Alguns ficarão sob a responsabilidade do Poder Concedente, outros sob a do Concessionário, outros, ainda, alternarão fases sob a responsabilidade de um e outro.

Haverá casos em que interessará aos Concessionários, sendo-lhes isto permitido, propor ao Poder Concedente assumir a realização de investimentos complementares, de responsabilidade deste último, desde que tenham o caráter de projetos associados, ou sejam



Handwritten signature in blue ink.



essenciais para implementação dos mesmos. Nestes casos, a condução do processo se dará segundo as normas estabelecidas no item 7.

Os principais investimentos complementares previstos são descritos a seguir.

#### **a) Tratamento e Manutenção do Sistema Viário**

O Sistema Viário é a base sobre a qual funciona o Sistema de Transporte Público. Seu bom funcionamento é essencial à economicidade deste último, pois condiciona parâmetros essenciais ao seu dimensionamento. Suas condições físicas influenciam diretamente sobre a vida útil dos veículos e peças utilizados.

As condições de circulação, que propiciaram o estabelecimento dos parâmetros operacionais do Sistema, precisarão ser mantidas ao longo do contrato, como, por exemplo, a velocidade operacional utilizada para determinar o dimensionamento da frota. Variações nestas condições, em função de deterioração do Sistema Viário, que levem a um redimensionamento dos serviços, justificarão uma revisão tarifária, visando à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

A implantação, operação e manutenção do Sistema Viário são de responsabilidade do Poder Concedente. Todavia, intervenções específicas para otimização do funcionamento do Sistema de Transporte Público, tais como implantação de pistas e faixas de uso exclusivo e outros dispositivos de estabelecimento de preferências, podem vir a ser objeto de negociação com a iniciativa privada, incluindo nesta os Concessionários do serviço.

#### **b) Construção de Abrigos em Pontos de Embarque, Desembarque e Transbordo.**

Os Abrigos são infra-estruturas agregada aos Pontos de Embarque, Desembarque e Transbordo para oferecer aos usuários alguma proteção contra intempéries.

A sinalização e detalhes operacionais de Pontos de Embarque, Desembarque e Transbordo estão definidos no Código de Trânsito Brasileiro. Já sua localização e implantação é responsabilidade do Poder Concedente. Também as definições de sua utilização e das informações básicas que nele deverão ser apostas são atributos deste último.

A construção de Abrigos nos Pontos de Embarque, Desembarque e Transbordo não é obrigatória, mas, se ocorrer, pode ser por iniciativa do próprio Poder Concedente ou autorizado por ele a iniciativas particulares diversas, em troca ou não de alguma forma de recompensa, como exposição do patrocínio ou exploração de publicidade, por exemplo. Em qualquer dos casos, é o Poder Concedente que estabelecerá suas características físicas e a obra resultante será incorporada ao patrimônio público.

Pontos de Embarque, Desembarque e Transbordo com Abrigos e tratamento adequado das condições de segurança e conforto, que permitam o atendimento de grandes demandas ou o transbordo entre linhas, constituem Estações, que, eventualmente, poderão ser implantadas no Sistema.

Não há qualquer impedimento de serem os Concessionários agentes destas iniciativas. Em alguns casos, haverá mesmo estímulo a que o façam. Se o fizerem, o assunto deverá ser tratado como projeto associado.

#### **c) Implantação de Sistema de Controle da Operação**

O Controle da Operação é o dispositivo que permitirá acompanhar e registrar todas as ocorrências operacionais do Sistema, assim como fazer a comunicação entre seus componentes e agentes, viabilizando a realização de intervenções práticas, a regularização dos intervalos de tempo entre veículos (*headway*) nas linhas e a informação ao usuário de situações de seu interesse.

Integrado ao Sistema de Acompanhamento e Controle, descrito em item próprio, o Controle da Operação é responsabilidade integral do Concessionário e deverá estar totalmente implantado pelo mesmo, no prazo máximo de um ano, contado a partir da data de assinatura do contrato de exploração.



96

9



O plano de execução do Sistema deverá ser apresentado ao ÓRGÃO GESTOR no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias corridos, contados pela mesma referência anterior.

As características dos equipamentos integrantes deste dispositivo e suas condições de implantação deverão ser apresentadas na Proposta Técnica, de acordo com o disposto neste Anexo, atendendo às seguintes características gerais:

- Coletar e tratar todos os dados necessários à fiscalização;
- Avaliar os resultados obtidos;
- Detectar incidentes (acidentes, congestionamentos, avarias etc.);
- Permitir a rápida tomada de ações operacionais;
- Controlar a utilização da frota;
- Armazenar os dados coletados;
- Permitir a integração entre a Central de Controle do Concessionário e a Central do ÓRGÃO GESTOR.



#### **d) Implantação de Sistema de Bilhetagem Eletrônica**

A Bilhetagem Eletrônica é o dispositivo que controlará toda a relação do usuário com o Sistema, no tocante à utilização do mesmo. Ela deverá comportar as seguintes possibilidades:

- Quitação da tarifa de uso;
- Controle do número de usos autorizados;
- Controle do tempo de ocupação em cada uso;
- Registro do número de transbordos realizados por uso;
- Controle das operações de integração;
- Controle de descontos e gratuidades – valores, usuários e horários autorizados.

Integrado ao Sistema de Acompanhamento e Controle, descrito em item próprio, a Bilhetagem Eletrônica é de responsabilidade integral do Concessionário e deverá estar implantada no prazo máximo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias corridos, contados a partir da data de assinatura do contrato de exploração.

As características dos equipamentos integrantes deste dispositivo e suas condições de implantação deverão ser apresentadas na Proposta Técnica. Também deverá ser observada a compatibilidade da Política Tarifária com o Sistema de Bilhetagem.

O Concessionário deverá apresentar o projeto ao ÓRGÃO GESTOR, para sua aprovação, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias corridos, contados pela mesma referência anterior.

A Bilhetagem Eletrônica é dispositivo importante para a execução da operação de integração tarifária, premissa fundamental na concepção do sistema proposto. A integração tarifária será exigida tão logo o sistema proposto para as linhas distritais passe a apresentar sua conformação estrutural definitiva, ou seja, dentro de prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, contados a partir da data de assinatura do contrato de exploração.

#### **e) Alocação de Veículos de Transporte**

Os Veículos de Transporte são o fundamento de todo o Sistema, pois realizam sua finalidade precípua. Na concepção que definiu os princípios de funcionamento aqui admitidos, podem ser de alguns tipos e tecnologias, desde que preencham os requisitos de se destinarem ao transporte público coletivo de passageiros.

Para o serviço básico estão previstos microônibus – veículos de pequena capacidade – entre 25 (vinte e cinco) e 40 (quarenta) passageiros. Em caráter excepcional (quando isto não afetar o patrimônio histórico da Cidade e previamente autorizado pelo ÓRGÃO GESTOR), poderá ser

A handwritten signature in blue ink, located at the bottom right of the page.



utilizado o ônibus convencional – veículo de capacidade média – entre 60 (sessenta) e 90 (noventa) passageiros, transportando pessoas em pé, assim como outras tecnologias apropriadas que venham a ser colocadas no mercado.

Para os serviços especiais e complementares, o Concessionário terá liberdade de definir o veículo adequado, desde que se enquadrem nos requisitos citados acima.

Os veículos de transporte disponibilizados pelo Concessionário ao Sistema constituem sua frota e são de sua inteira responsabilidade. Podem ser incorporados de duas maneiras: compra ou fretamento. Seus integrantes e respectivas características deverão ser apresentadas na Proposta Técnica.

Os veículos da frota do Concessionário, independente de sua origem, deverão ser registrados no ÓRGÃO GESTOR e submetidos aos atos de fiscalização e vistoria nas formas previstas. Devem ainda atender a todas as especificações estabelecidas para seu uso no Sistema e apresentarem condições de higiene e conforto compatíveis com sua destinação. Entre as especificações citadas destacam-se os dispositivos de bilhetagem eletrônica e controle operacional, com informação ao usuário das situações que sejam do seu interesse.

Nos veículos da frota será permitida a exploração de publicidade, nas formas estabelecidas no item 8.

#### **f) Montagem de Infra-estrutura**

A Infra-estrutura é o conjunto de instalações e equipamentos fixos ou móveis disponibilizado pelo Concessionário para utilização como suporte à operação do Sistema. É composto por:

- Instalações e equipamentos fixos - garagens e áreas de manutenção e reparo, pátios de estacionamento, tanques de armazenamento de combustíveis e lubrificantes;
- Veículos de serviço e equipamentos móveis - veículos tanque, de reboque, de manutenção e outros;
- Assim como os demais dispositivos inerentes e complementares ao funcionamento destes.

A Infra-estrutura é de inteira responsabilidade do Concessionário. Seus componentes e respectivas características deverão ser apresentados na Proposta Técnica. Admite-se que esteja disponível de forma provisória logo da assunção dos serviços, mas deverá sê-lo de forma integral e definitiva após 180 (cento e oitenta) dias da assinatura do contrato, ou, em prazo menor, conforme proposta vencedora.

### **10 RECEITAS ALTERNATIVAS E COMPLEMENTARES**

As Receitas Alternativas e Complementares serão as provenientes de serviços e projetos associados, conforme já definidos anteriormente, cuja autorização para exploração será dada aos Concessionários, mediante solicitação e apresentação de propostas fundamentadas em estudos de viabilidade.

Estas receitas, caso viabilizadas, deverão contribuir para a remuneração do conjunto dos serviços e investimentos realizados, participando no financiamento do serviço básico. A partir dos estudos de viabilidade realizados pelo Concessionário e aprovados pelo ÓRGÃO GESTOR será procedida a revisão nos fluxos financeiros de custos e receitas ao longo dos respectivos contratos, com vistas ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato original.

A Política Tarifária poderá ser proposta pelo Concessionário e deverá ser aprovada pelo Poder Concedente, e deverá, necessariamente, incluir os critérios a serem utilizados na arrecadação dessa receita adicional. O início do funcionamento da política tarifária aprovada se dará, somente, após publicação de portaria expedida pelo poder concedente.





## 11 POLÍTICA TARIFÁRIA E MODO DE REMUNERAÇÃO DOS SERVIÇOS

A remuneração dos Concessionários se dará pelas seguintes formas:

- Pela apropriação da receita tarifária diretamente arrecadada;
- Por receitas adicionais, geradas por projetos empresariais associados;
- Outras receitas a título de subsídio das gratuidades que venham a ser pagas pelo próprio poder público.

A autoridade para definição dos limites de variação da tarifa está com o ÓRGÃO GESTOR e se guiará pelos seguintes parâmetros:

- O valor inicial da tarifa base é o fixado no projeto básico;
- Este valor poderá ser alvo de reajuste, dentro de condições estabelecidas em contrato;
- Este valor poderá ser alvo de revisão, caso haja mudança nas condições e circunstâncias em que se dá a operação, nos limites estabelecidos em contrato.

Concessões especiais (descontos ou gratuidades oferecidos a grupos de usuários determinados) são as especificadas em lei até a data da licitação. Gratuidades instituídas posteriormente deverão definir a fonte dos recursos que as financiarão ou provocar uma reavaliação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

As tarifas dos serviços especiais e dos projetos complementares serão propostas pelo Concessionário e aprovadas pelo ÓRGÃO GESTOR e buscarão a redução de custos do sistema básico.

O concessionário poderá propor uma Política Tarifária levando em conta estímulos ao uso do Sistema por diferenciações horárias, de dia de semana, de extensão percorrida, de classes de usuários etc. O sistema de bilhetagem eletrônica obrigatório poderá ser utilizado como instrumentalizador na implementação da Política Tarifária a ser proposta e aprovada pelo ÓRGÃO GESTOR. O início do funcionamento da nova política tarifária aprovada se dará, somente, após publicação de portaria expedida pelo poder concedente.

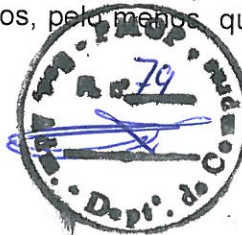
## 12 IMPLANTAÇÃO - PRAZOS E REGRAS

Os novos Concessionários do Sistema de Transporte Coletivo de Ouro Preto passarão a operá-lo tão logo assinem o contrato de concessão e recebam ordem de serviço para tal. Uma vez assinado o contrato, o ÓRGÃO GESTOR emitirá Ordem de Serviço de Operação, autorizando o Concessionário a iniciar a operação do Sistema com base no Plano inicial proposto, em prazo nela determinado.

A implantação do novo Sistema se constituirá numa fase delicada e difícil para o seu usuário, projetando-se fortemente na imagem que ele terá do mesmo. Por isso, deverá incluir um Programa de Divulgação eficiente, que traduza seus passos para o usuário, nos níveis de seu interesse e entendimento, mantendo-o a par do que estiver acontecendo.

O Programa de Divulgação deverá consubstanciar as atividades necessárias à divulgação das diversas etapas da Implantação do Sistema. Em suas linhas gerais, integrará a formulação básica da mesma. Ele deverá prever e detalhar os aspectos envolvidos na realização de cada etapa, procurando informar preventiva e antecipadamente os usuários, pelo menos, quanto ao seguinte:

- O que está para acontecer e como se dará;
- O contraponto com o que acontecia anteriormente;
- As alternativas à sua disposição;
- O comportamento que deverá adotar em cada situação e local (por exemplo, nas áreas de integração).



Handwritten signature or initials in blue ink.

Handwritten signature or initials in blue ink.



Isto deverá ser feito de forma bastante prática e objetiva, atendo-se basicamente ao que lhe interessa. A divulgação poderá utilizar recursos audiovisuais e gráficos colocados nos órgãos de comunicação (jornais, rádio e televisão), veículos de propaganda (*out doors* e similares) e, acima de tudo, na própria frota em circulação.

Deverão ser tomados os seguintes cuidados e providências para operação completa e definitiva do Sistema:

- Os parâmetros básicos obedecerão às condições limites estabelecidos para o Sistema proposto (item 2).
- O atendimento da demanda envolvida deverá ser integral, comprovado isto através de cálculos e representações gráficas, obedecendo às condições definidas pelo Concessionário em sua Proposta Técnica, parametrizadas pelos limites estabelecidos para o Sistema proposto (item 2).
- A divulgação da operação se dará durante os 10 (dez) dias, que precedam à data anunciada de entrada em operação de cada nova alteração.

O quadro a seguir apresenta os passos básicos de implantação do Sistema proposto, com seus respectivos prazos e dias limites de concretização, contados a partir da data da Assinatura do Contrato.

### PROGRAMAÇÃO DE IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO, COM USO INTEGRAL DOS PRAZOS MÍNIMOS E MÁXIMOS ESTABELECIDOS.

Passos	Responsabilidade	Prazos de Execução*	
		Mín.	Máx.
Descrição dos veículos de transporte, disponibilizados pelo Concessionário ao Sistema, e suas características.	Concessionário	-30	-10
Formulação básica do Programa de Divulgação do início da operação.	Concessionário	-30	-15
Divulgação da Operação.	Concessionário	-10	0
Operação do sistema atual	Concessionário	0	0
Descrição dos componentes da infra-estrutura de apoio, disponibilizada pelo Concessionário, e suas características.	Concessionário	0	60
Descrição das características gerais dos equipamentos integrantes do dispositivo de Bilhetagem Eletrônica e de controle e suas condições de implantação.	Concessionário	0	90
Disponibilização da Infra-estrutura Proposta e Garagem.	Concessionário	0	90
Plano de execução da Bilhetagem Eletrônica.	Concessionário	60	180
Plano de execução do Sistema de Controle da Operação.	Concessionário	60	180
Definição dos indicadores de parâmetros técnicos.	Órgão gestor	0	180
Detalhamento da metodologia de avaliação dos serviços.	Órgão gestor	0	180
Formulação do programa de divulgação dos sistemas de bilhetagem eletrônica e de controle.	Concessionário	300	355
Divulgação dos sistemas de bilhetagem eletrônica e de controle.	Concessionário	355	365
Implantação da Bilhetagem Eletrônica.	Concessionário	0	365
Implantação do Controle da Operação.	Concessionário	0	365
Formulação do programa de divulgação do novo sistema de transporte distrital.	Concessionário	66	720
Divulgação do novo sistema de transporte distrital.	Concessionário	72	730
Operação do sistema distrital (proposto)	Concessionário	365	730
Formulação do programa de divulgação do novo sistema de transporte urbano.	Concessionário	1.025	1.085
Divulgação do novo sistema de transporte urbano.	Concessionário	1.085	1.095
Operação do sistema urbano (proposto)	Concessionário	365	1.095
Encerramento do contrato.	Órgão Gestor	0	5.475

\* Os prazos estão em dias e considera como referência a data de vigência da ordem de serviço para início da operação.



92



## **Anexo III**

### **Critérios para Elaboração e Julgamento da Proposta Técnica**

#### **1 INTRODUÇÃO**

A licitação será na modalidade de concorrência, do tipo melhor técnica, conforme definição neste anexo.

A Proposta Técnica dos serviços concedidos deverá atender às condições prescritas no Edital e neste anexo, inclusive no tocante aos aspectos formais.

#### **2 APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA TÉCNICA**

Na proposta técnica deverão ser assinalados os programas de trabalho, instalações, equipamentos e recursos informatizados que será empregado pela empresa na execução dos serviços, objeto desta concorrência, lembrando que tal proposta passará a integrar o Contrato de concessão, portanto sujeita a verificação de sua efetivação para fins de cumprimento das condições estabelecidas.

#### **3 CONTEÚDO DA PROPOSTA TÉCNICA**

A Proposta Técnica tem por finalidade possibilitar ao licitante demonstrar o conhecimento que tem da área em que irá atuar e do projeto que irá desenvolver bem como a forma como pretende operacionalizá-lo.

Nela, a Concessionária demonstrará como pretende organizar seu trabalho, principalmente diante da particularidade de se estar implantando um novo modelo de concessão do Sistema de Transporte Público, com inovações tanto em termos de sua estruturação como na forma de relacionamento entre Concessionária, Poder Concedente e Usuários.

Incluirá uma abordagem sobre a estrutura que a licitante pretende montar, para atender aos requisitos da prestação dos serviços, segundo as exigências estabelecidas.

#### **4 ESTRUTURA DA PROPOSTA TÉCNICA**

A Proposta Técnica para a Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros de Ouro Preto deverá ser apresentada sob a forma de relatório detalhado, com a seguinte estrutura:

- a) Sumário;
- b) Apresentação;
- c) Disponibilização de garagem;
- d) Capacidade Técnica;
- e) Programa Operacional;
- f) Estrutura Organizacional;
- g) Plano de Implantação;
- h) Conhecimento do Problema e Plano de Transição;
- i) Controle de Qualidade.

O objetivo é padronizar a forma de apresentação da Proposta Técnica e referenciar seus conteúdos, facilitando a equanimidade dos mesmos pela Comissão Especial de Licitação. Os tópicos deverão obedecer ao conteúdo e forma detalhados abaixo;



96

8

a) Sumário: No sumário deverão ser discriminados os títulos de cada capítulo, seção e subseção, com as respectivas páginas onde se iniciam e, se for o caso, com a indicação do(s) volume(s) que os convém.

b) Apresentação: A Apresentação deverá conter, sucintamente, a denominação da Licitante, o objeto da concorrência, o número do respectivo Edital, a finalidade e uma breve e precisa descrição da estrutura e conteúdo da Proposta Técnica (máximo de 1 página).

c) Disponibilização de garagem: Na proposta deverão constar informações sobre a área fixa (escritórios e áreas administrativas) e variável (em função da frota) de instalações e equipamentos conforme Quadro 20 do Anexo I.

d) Capacidade técnica: Deverão ser demonstrados através de atestado de capacidade técnica os anos de experiência em operação de transporte coletivo.

e) Programa operacional: Deverão constar:

- Atestado de experiência em sistema de informações para os usuários;
- Proposta com a indicação do sistema de controle operacional a ser implantado (máximo de 2 páginas);
- Atestado de experiência em sistema de controle da operação.

f) Estrutura organizacional: Definição da estrutura administrativa técnica operacional, formada por profissionais de curso superior, além do organograma físico da empresa (máximo de 5 páginas).

g) Plano de Implantação: Deverão ser apresentadas as declarações com a intenção do prazo proposto para disponibilização da frota, da garagem, dos sistemas de comunicação e de bilhetagem eletrônica, além da respectiva documentação exigida no Quadro de pontos para quantificação das propostas técnicas e apuração da nota técnica final (Anexo III).

h) Conhecimento do Problema e Plano de Transição: A empresa deverá descrever o conhecimento do problema e demonstrar como pretende atuar para realizar a transição entre a conformação atual e a proposta (conforme previsto no projeto básico) na forma de um plano de trabalho, tomando por referência os passos definidos no Plano de Exploração dos Serviços. A Bilhetagem Eletrônica é dispositivo importante para a execução da operação de integração tarifária, premissa fundamental na concepção do sistema proposto. A integração tarifária será exigida tão logo o sistema proposto para as linhas distritais passe a apresentar sua conformação estrutural definitiva, ou seja, dentro de prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, contados a partir da data de assinatura do contrato de exploração.

O plano de trabalho deverá contemplar o andamento dos trabalhos, permitindo seu acompanhamento e visando detectar dificuldades que porventura possam acontecer e, em tempo hábil, encontrar as alternativas para solucioná-las. Deverá seguir as seguintes etapas:

- Etapa 1 - Especificação de metas
- Etapa 2 - Preparação e detalhamento da forma de operação
- Etapa 3 - Descrição dos equipamentos
- Etapa 4 - Cronograma de transição
- Etapa 5 - Forma de divulgação e implantação.

i) Controle de qualidade: Apresentar certificado de qualidade emitido por instituição reconhecida em nome da empresa.



82

82



## 5 CRITÉRIOS DE CLASSIFICAÇÃO

O quadro a seguir mostra a estrutura de notas máximas e mínimas aceitáveis na avaliação.

QUADRO DE CRITÉRIOS DE CLASSIFICAÇÃO	
Item	Nº de Pontos distribuídos
<b>1 - Disponibilização da garagem</b>	<b>10</b>
1.1 – Área Fixa	5
1.2 – Área Variável	5
<b>2. Instalações e equipamentos especiais</b>	<b>7</b>
<b>3 - Capacidade Técnica</b>	<b>35</b>
3.1 - Experiência com Transporte Público Coletivo Urbano (ou)	15
3.2 - Experiência com Transporte Público Coletivo Distrital (ou)	10
3.3 – Experiência com serviços de transporte fretado	5
3.4 - Tempo de experiência quanto aos itens 3.1 e 3.2	5
<b>4 - Programa Operacional</b>	<b>12</b>
4.1 – Comunicação com o Usuário	4
4.2 – Proposta de Sistema de Controle Operacional	8
<b>5 - Estrutura Organizacional</b>	<b>5</b>
5.1 - Pessoal de nível superior	2
5.2 - Setores da empresa	3
<b>6 – Plano de Implantação</b>	<b>20</b>
6.1 – Plano de implantação	=====
6.1.1- Disponibilização de frota	7
6.1.2- Disponibilização de garagem e equipamentos	7
6.1.3- Disponibilização de sistema de comunicação	3
6.1.4- Implantação de bilhetagem eletrônica	3
<b>7 – Conhecimento do Problema e Plano de Transição</b>	<b>6</b>
7.1 – Conhecimento do Problema e Plano de Transição	6
<b>8 – Controle de qualidade</b>	<b>5</b>
8.1 – Certificado ISO 9000	5
<b>TOTAIS - Nota Técnica</b>	<b>100</b>

## 6 NOTA TÉCNICA

Nota Técnica (NT): Somatória dos pontos obtidos, em um máximo de 100 (cem) pontos.

## 7 CLASSIFICAÇÃO

Será desclassificada a proposta técnica que não atingir a pontuação mínima de 75% (setenta e cinco por cento) dos pontos distribuídos, conforme Quadro de Critérios de Classificação.



92 9

**QUADRO DE PONTOS PARA QUANTIFICAÇÃO DAS PROPOSTAS TÉCNICAS E APURAÇÃO DA NOTA TÉCNICA FINAL**

Elementos	Pontos	Nota Máxima	Comprovação
<b>1.0 - Disponibilização de Garagem</b>		<b>10</b>	
1.1 - Área Fixa da Garagem (área de estacionamento de automóveis, bloco administrativo, bloco operacional, lavador de ônibus, área de abastecimento, área de murros, área de tanque de óleo diesel).	2		Apresentação de escritura do terreno, contrato de locação ou qualquer documento comprobatório do direito de uso da área, com planta das edificações, ou declaração de que, nos prazos definidos neste edital, possuirá imóvel de acordo com estes parâmetros. No caso de não possuir, apresentar declaração do órgão responsável da Prefeitura de que o local a ser disponibilizado para a implantação da garagem está de acordo com as leis de uso, ocupação e zoneamento do município.
	3	5	
	5		
1.2 - Área Variável da Garagem (área de estacionamento dos ônibus).	2		Apresentação de escritura do terreno, contrato de locação ou qualquer documento comprobatório do direito de uso da área, com planta das edificações. No caso de não possuir, apresentar declaração do órgão responsável da Prefeitura de que o local a ser disponibilizado para a implantação da garagem está de acordo com as leis de uso, ocupação e zoneamento do município.
	3	5	
	5		
<b>2.0 - Instalação de equipamentos especiais</b>		<b>7</b>	
2.1 - Instalações e Equipamentos Especiais (garagem com caixa separadora de óleo e detritos evitando que os mesmos sejam lançados diretamente na rede de esgoto, nas águas fluviais ou nos mananciais).	5		Declaração de compromisso de instalação.
	7	7	Declaração de que o equipamento encontra-se instalado e em funcionamento.



*92*

*9*



QUADRO DE PONTOS PARA QUANTIFICAÇÃO DAS PROPOSTAS TÉCNICAS E APURAÇÃO DA NOTA TÉCNICA FINAL

Elementos		Pontos	Nota Máxima	Comprovação
<b>3.0 – Capacidade Técnica</b>			<b>35</b>	Obs. Neste item será pontuado apenas um atestado.
3.1 Experiência comprovada na prestação de serviços de transporte público coletivo urbano, sob regime de concessão ou permissão com operação.	De 15 a 20 veículos	1		Comprovação através de atestado emitido por Órgão Público com o qual assinou contrato de concessão ou permissão de serviço público de transporte coletivo.
	De 21 a 25 veículos	5		
	De 26 a 30 veículos*	10		
	Mais de 30 veículos	15		
3.2 Experiência comprovada na prestação de serviços de transporte público coletivo distrital, sob regime de concessão ou permissão com operação	De 15 a 20 veículos	1		Comprovação através de atestado emitido por Órgão Público com o qual assinou contrato de concessão ou permissão de serviço público de transporte coletivo.
	De 21 a 25 veículos	3		
	De 26 a 30 veículos	7		
	Mais de 30 veículos	10		
3.3 Experiência comprovada na prestação de serviços de transporte fretado	De 15 a 20 veículos	1		Comprovação através de atestado emitido por Órgão Público ou privado com o qual assinou contrato de fretamento.
	De 21 a 25 veículos	2		
	De 26 a 30 veículos	3		
	Mais de 30 veículos	5		
3.4 Tempo de experiência quanto aos serviços descritos nos itens 3.1, 3.2 e 3.3	Até 05 anos	3		Comprovação através de atestado emitido por Órgão Público ou privado (na hipótese do item 3.3), comprovando o tempo de experiência.
	Acima de 05 anos	5		



Handwritten initials and a signature in blue ink.

QUADRO DE PONTOS PARA QUANTIFICAÇÃO DAS PROPOSTAS TÉCNICAS E APURAÇÃO DA NOTA TÉCNICA FINAL

	Elementos	Pontos	Nota Máxima	Comprovação
<b>4.0 - Programa Operacional</b>			<b>12</b>	
4.1 - Comunicação com o usuário	Por telefone OU mídia impressa. Por telefone E Mídia Impressa.	1 4	4	Declaração definindo o modelo de comunicação a ser implantado.
4.2 - Sistema de Controle Operacional	Sistema de Controle Operacional feito manual.  Sistema de Controle Operacional eletrônico.	1  8	8	Apresentar modelo de formulário utilizado, forma de tabulação e tratamento dos dados, modelo de relatório de resultados e descrição das ações preventivas e corretivas.  Apresentar a opção feita, sua justificativa e as características gerais dos equipamentos utilizados. Detalhar a forma de operação do Sistema de Controle Operacional descrevendo as possibilidades que a tecnologia selecionada irá propiciar na operação do sistema em licitação apresentando os modelos dos relatórios.
<b>5.0 - Estrutura Organizacional</b>			<b>5</b>	
5.1 - Pessoal de Nível Superior	1 (um) engenheiro  1 (um) administrador	1 1	2	Comprovação mediante apresentação do Registro dos Profissionais no Conselho Regional de Classe e de contrato de trabalho assinado pela licitante.
5.2 - Setores da Empresa (administrativo, tráfego, manutenção, operação e abastecimento).	Não apresentado  Apresentado	0 3	3	Comprovação através do Organograma da Empresa e descrição das atividades de cada setor com alocação do pessoal.



Handwritten signature and initials in blue ink.



QUADRO DE PONTOS PARA QUANTIFICAÇÃO DAS PROPOSTAS TÉCNICAS E APURAÇÃO DA NOTA TÉCNICA FINAL

Elementos		Pontos	Nota Máxima	Comprovação
6.0 – Plano de Implantação			20	
6.1 – Apresentar o período em que pretende implantar cada um dos itens exigidos				
6.1.1 - Disponibilização de Frota				
	Disponibilização da frota Prazo igual ou inferior a 30 dias.	7		Item 7.1.1 → A comprovação da disponibilização da frota deverá ser feita através de declaração do prazo acompanhada do certificado de registro de licenciamento de veículo (CRLV) ou através de declaração do vendedor/fabricante de que disponibilizará a frota no prazo apresentado pela licitante.
	Disponibilização da frota Prazo de 31 a 60 dias.	4		
	Disponibilização da frota Prazo de 61 a 90 dias.	1		
	Disponibilização da frota Prazo de 91 a 180 dias.	7		
6.1.2 - Disponibilização da garagem e equipamentos				
	Disponibilização da garagem e equipamentos Prazo igual ou inferior a 60 dias.	4		Itens 7.1.2 e 7.1.3 → A comprovação de implantação da garagem e equipamentos e do sistema de comunicação deverá ser feita através de declaração do prazo assinada pelo licitante.
	Disponibilização da garagem e equipamentos Prazo de 61 a 90 dias.	4		
	Disponibilização da garagem e equipamentos Prazo de 91 a 180 dias.	1		Item 7.1.4 → A comprovação de implantação da bilhetagem deverá ser feita através de declaração do prazo assinada pelo licitante acompanhada de declaração do fornecedor de tecnologia de que implementará os equipamentos no prazo declarado pelo licitante.
6.1.3 - Disponibilização do sistema de comunicação			20	
	Disponibilização do sistema de comunicação com os usuários Prazo igual ou inferior a 30 dias.	3		
	Disponibilização do sistema de comunicação com os usuários Prazo de 31 a 60 dias.	2		
	Disponibilização do sistema de comunicação com os usuários Prazo de 61 a 90 dias.	1		
6.1.4 - Implantação da Bilhetagem Eletrônica				
	Implantação da Bilhetagem Eletrônica Prazo igual ou inferior a 180 dias.	3		
	Implantação da Bilhetagem Eletrônica Prazo de 181 a 365 dias.	1		



92

QUADRO DE PONTOS PARA QUANTIFICAÇÃO DAS PROPOSTAS TÉCNICAS E APURAÇÃO DA NOTA TÉCNICA FINAL					
Elementos	Pontos	Nota Máxima	Comprovação		
<b>7.0 – Conhecimento do Problema e Plano de Transição</b>		6			
<p>Conhecimento do Problema e Transição - descrever o conhecimento do problema, situação do transporte coletivo de Ouro Preto, e demonstrar como pretende atuar para realizar a transição entre a conformação atual e a do sistema proposto, conforme o projeto básico, tomando por referência os passos definidos no Plano de Exploração dos Serviços).</p>	6	6	Apresentar texto descritivo.		
	Não Satisfatório (indicação das atividades)			2	
<b>8.0 – Controle de Qualidade</b>		5			
<b>8.1 – Certificação ISO 9000</b>	0	0	Não apresentar certificado de qualidade emitido por instituição reconhecida em nome da empresa		
	5	5	Apresentar certificado de qualidade emitido por instituição reconhecida em nome da empresa		
<b>TOTAL</b>				100	



92





## Anexo IV Minuta de contrato

CONTRATO DE CONCESSÃO QUE ENTRE SI FIRMAM O MUNICÍPIO DE OURO PRETO E \_\_\_\_\_, VENCEDORA NA CONCORRÊNCIA Nº \_\_\_/2007, PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS, NO MUNICÍPIO DE OURO PRETO.

O Município de Ouro Preto, através da Prefeitura Municipal, com sede na Praça Barão do Rio Branco, nº 102, na Cidade de Ouro Preto, MG, CGC (MF) nº 18.295.295/0001-36, representado pelo Prefeito Municipal Sr. \_\_\_\_\_, CPF nº \_\_\_\_\_, adiante denominado PODER CONCEDENTE, e a empresa \_\_\_\_\_, vencedora da concorrência nº \_\_\_/2005, inscrita no CNPJ - MF sob o nº \_\_\_\_\_, com sede na Cidade de \_\_\_\_\_, Estado de \_\_\_\_\_, representada pelo Sr. \_\_\_\_\_, doravante chamado CONCESSIONÁRIO, tendo em vista o julgamento da Comissão de Licitação, datado de \_\_\_/\_\_\_/2007, homologado pelo Sr. Prefeito Municipal de Ouro Preto no processo nº \_\_\_/2007 e com arrimo no art. 175 da Constituição Federal, na Lei nº 8.666, de 21/07/93, na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, Lei nº 9.074, de 07 de julho de 1995 e Lei Municipal nº 160/2003, resolvem firmar o presente Contrato, mediante as cláusulas e condições seguintes:

### CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO

- 1.1 Constitui objeto do presente contrato a CONCESSÃO da administração e exploração do serviço de transporte coletivo de passageiros relativamente ao Lote \_\_\_, no município de Ouro Preto, conforme estabelecido no Edital da Concorrência nº \_\_\_/2007.
- 1.2 A especificação do presente objeto completa-se com os conteúdos do Projeto Básico e do Programa de Exploração dos Serviços, que passam a fazer parte integrante deste instrumento.

### CLÁUSULA SEGUNDA – DOS DOCUMENTOS E PRINCÍPIOS APLICÁVEIS

- 2.1 Aplicam-se a este Contrato, como se nele estivessem transcritos, a Proposta Técnica do concessionário, regras e condições contidas no Edital da Concorrência nº \_\_\_/2007, que deram origem à presente CONCESSÃO, inclusive aquelas constantes em seus anexos, especialmente as normas do Regulamento do Serviço e o Programa de Exploração.
- 2.2 O presente contrato é norteado por sua função social, e é regido pelos princípios de direito público, bem como, subsidiariamente, pela teoria geral dos contratos.

### CLÁUSULA TERCEIRA – DO REGIME DE EXECUÇÃO

- 3.1 O serviço ora concedido será executado por prazo determinado e de conformidade com as Cláusulas e condições deste Contrato, do Edital, da Lei Municipal nº 160/2003, que dispõe sobre o Sistema de Transporte Coletivo de Ouro Preto, regulamentado pelo Decreto Municipal 709/2007.

*[Handwritten signature]*



#### CLÁUSULA QUARTA – DO PRAZO

- 4.1 O prazo de vigência desta CONCESSÃO é de 20 (vinte) anos, improrrogáveis, contado a partir da data de assinatura do presente contrato.
- 4.2 O concessionário deverá iniciar suas atividades no 1º (primeiro) sábado após a expedição da ordem de serviço. O órgão gestor terá um prazo de 90 (noventa) dias, contados da assinatura do contrato, para expedir a respectiva ordem de serviço.

#### CLÁUSULA QUINTA – DO REGIME DA PRESENTE CONCESSÃO

- 5.1 O Poder Concedente é o Município de Ouro Preto, através de seu órgão gestor.
- 5.2 A meta desta concessão é a adequada prestação dos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros no município de Ouro Preto, de maneira a garantir a racionalização e a reestruturação do sistema municipal de transporte público, de acordo com o Plano de Reformulação do Sistema de Transporte Coletivo de Ouro Preto.
- 5.3 AO CONCESSIONÁRIO compete assumir os riscos comerciais e gerenciais da concessão.
- 5.4 Não é garantida a exclusividade de operação do serviço concedido.
- 5.5 A definição da empresa que irá atender a novas áreas de expansão da cidade, no âmbito do Município de Ouro Preto, será dada pelo ÓRGÃO GESTOR, dentre os CONCESSIONÁRIOS do serviço de transporte, com base nos resultados gerados pelo sistema de avaliação de que trata a Cláusula Sexta deste instrumento.
- 5.6 O PODER CONCEDENTE poderá autorizar o desenvolvimento, pelo CONCESSIONÁRIO, de atividades empresariais alternativas, complementares ou acessórias, ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, mediante a prévia apresentação de memorial justificativo e estudo de viabilidade.
- 5.7 Em qualquer hipótese é vedada a subconcessão do serviço ora concedido.
- 5.8 O CONCESSIONÁRIO poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades acessórias e/ou complementares à concessão.
- 5.9 As contratações, inclusive as relativas à mão-de-obra e frota, feitas pelo CONCESSIONÁRIO serão regidas, exclusivamente, pelas disposições do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação entre os terceiros contratados pelo CONCESSIONÁRIO e o PODER CONCEDENTE.
- 5.10 A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas legais, regulamentares e contratuais da concessão.
- 5.11 O PODER CONCEDENTE poderá intervir na concessão, nos termos da lei, com o fim de assegurar a adequada prestação dos serviços concedidos, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.
- 5.12 As atualizações tecnológicas verificadas durante a vigência do contrato de concessão, que permitam o aprimoramento da prestação dos serviços objeto desta licitação, deverão ser incorporadas ao escopo dos serviços e atividades a serem empreendidos pelo CONCESSIONÁRIO.
- 5.13 O Poder Concedente poderá, a qualquer momento, alterar, por decreto, a porcentagem do Custo de Gerenciamento Operacional - CGO, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

94





## **CLÁUSULA SEXTA – DO SISTEMA DE AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS**

- 6.1 O CONCEDENTE procederá, a cada seis meses de execução deste Contrato, avaliação do serviço prestado nesse período, após o que expedirá laudo com o conceito global de desempenho do concessionário, bem como os conceitos específicos relativos aos indicadores considerados na sua composição.
- 6.2 Referido laudo, e a avaliação nele contida, em nada conflita com o estabelecido na Lei Municipal nº 160/2003, que dispõe sobre o Sistema de Transporte Coletivo de Ouro Preto, e em seu anexo sobre Infrações e Penalidades, não substituindo, anulando ou interferindo de qualquer maneira nas suas disposições.
- 6.3 A metodologia de aferição dos conceitos se baseará em medidas que serão sistematicamente feitas pelo próprio concessionário, para verificação do cumprimento de especificações operacionais ou técnicas, às quais se agregarão os resultados de pesquisas de opinião realizadas entre os usuários do serviço.
- 6.4 Uma Comissão Tripartite, a ser constituída, com a participação de representantes do ÓRGÃO GESTOR, do concessionário e dos Usuários se encarregará de avaliar e avaliar a aferição feita.
- 6.5 O detalhamento da metodologia de aferição, com definição das formas de cálculo e limites de variação dos indicadores, conceitos mínimos a serem alcançados, assim como a constituição, escolha e convocação dos participantes da Comissão Tripartite de que trata o item anterior, serão definidas pelo ÓRGÃO GESTOR em 180 (cento e oitenta) dias corridos, contados a partir da data de assinatura do contrato de exploração dos serviços.
- 6.6 O resultado da aferição de que cuida esta Cláusula será utilizado em todos os momentos em que o desempenho do concessionário necessitar ser avaliado, especialmente para reprogramação e reformulação do serviço, continuidade na sua prestação, alocação de novas linhas e na introdução de novos serviços.
- 6.7 O fato de a aferição considerar infrações eventualmente cometidas pelo concessionário, detectadas em atos de fiscalização, não interfere no cumprimento das penas decorrentes, definidas nos momentos próprios desses atos.

## **CLÁUSULA SÉTIMA – DA REMUNERAÇÃO E DOS PREÇOS**

- 7.1 As receitas necessárias ao cumprimento dos encargos da concessão e à remuneração do concessionário originam-se da cobrança de tarifa aos usuários pela prestação do serviço ora concedido.
- 7.2 A tarifa a ser cobrada dos usuários, nas linhas urbanas do núcleo central (anel mais interno) – Tarifa Base, será de R\$ 1,20 (um real e vinte centavos), e será preservada pelas regras de reajuste previstas em lei, no edital e neste contrato. As demais tarifas seguem metodologia proposta no Projeto Básico.
- 7.3 O valor inicial da tarifa será reajustado anualmente pela média dos Índices IGPM e IPCA, ficando estabelecida como data inicial para a contagem do prazo, para efeito de reajuste, a data de entrega da Proposta Técnica apresentada, sem prejuízo da possibilidade de modificação desse prazo, desde que haja previsão legal.
- 7.4 Para cálculo do reajuste deverá ser utilizado o estudo de avaliação econômico-financeiro inicial, constante do processo licitatório.
- 7.5 Além do reajuste referido no item 7.3, o concessionário terá direito à revisão tarifária sempre que ficar demonstrado e comprovado o rompimento do equilíbrio econômico-financeiro deste Contrato, estabelecido por ocasião de sua assinatura.

*Handwritten signature and initials.*





- 7.6 O CONCEDENTE efetuará a revisão tarifária na mesma data em que ocorrer o reajuste e será procedida de forma a manter o equilíbrio econômico-financeiro do sistema municipal e a garantir a modicidade tarifária.
- 7.7 Caso haja variação positiva da receita, em razão de aumento de demanda ou qualquer outro fator não previsto inicialmente, a mesma poderá ser utilizada para viabilizar a exigência de diminuição das idades média e máxima da frota, conforme determinação do Órgão Gestor.
- 7.8 Compete ao CONCEDENTE o estabelecimento das tarifas.
- 7.9 Caso haja interesse de se implementar atividades empresariais alternativas, complementares ou acessórias, ou projetos associados voltados diretamente à prestação de serviços adicionais aos usuários, não incluídos no projeto básico do lote e encargos iniciais do concessionário, as receitas adicionais decorrentes serão incorporadas à sua remuneração.
- 7.10 Os valores das tarifas das atividades empresariais alternativas, complementares ou acessórias, ou dos projetos associados, autorizados pelo PODER CONCEDENTE, serão por este fixados a partir de proposta elaborada pelo concessionário.
- 7.11 O valor da tarifa estabelecido no item 7.2 não se aplica ao disposto no item anterior.
- 7.12 As receitas decorrentes do exercício de atividades empresariais alternativas, complementares ou acessórias, ou de projetos associados, deverão ser consideradas para a aferição do equilíbrio econômico-financeiro do presente Contrato.
- 7.13 Os valores cobrados pelas atividades empresariais alternativas, complementares ou acessórias, ou pelos projetos associados também poderão ser objetos de reajuste e revisão dentro dos parâmetros estabelecidos neste Contrato.

#### **CLÁUSULA OITAVA – DA GARANTIA**

- 8.1 O CONCESSIONÁRIO, prestará garantia nos termos do art. 56 da Lei no 8.666/93, por todo o prazo de execução deste Contrato, no valor de R \$ \_\_\_\_\_ (\_\_\_\_\_), na forma de \_\_\_\_\_ equivalente a 1% (um por cento) do valor previsto da Concessão.
- 8.2 A garantia será devolvida ao CONCESSIONÁRIO por ocasião da extinção da Concessão, descontado eventual débito pendente.

#### **CLÁUSULA NONA - DAS RESPONSABILIDADES DAS PARTES**

##### **9.1 Compete ao CONCESSIONÁRIO:**

- a) Executar, adequadamente, o serviço e atividade que integram o objeto deste Contrato, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao PODER CONCEDENTE, aos usuários ou a terceiros;
- b) Executar os serviços em perfeita conformidade com as especificações contidas no Edital e seus Anexos e neste Contrato, bem como com a Proposta Técnica feita pelo CONCESSIONÁRIO;
- c) Efetuar as especificações dos serviços que estiverem previstas na Proposta Técnica do CONCESSIONÁRIO, em atendimento ao Projeto Básico, ou sempre que forem detectadas modificações no comportamento da demanda que justifiquem alterações operacionais nos serviços prestados, submetendo-a, antes de sua implementação, à aprovação do ÓRGÃO GESTOR, de modo a garantir o atendimento aos usuários de acordo com os padrões de operação e qualidade definidos em conformidade com o Programa de Exploração dos Serviços;
- d) Prestar todas as informações necessárias, inclusive contábeis, ao pleno desempenho do serviço de fiscalização do PODER CONCEDENTE;

*CP*





- e) Treinar e reciclar a mão-de-obra empregada na execução deste Contrato, objetivando o melhor desempenho das atividades;
- f) Cumprir e fazer cumprir as resoluções, portarias e normas expedidas pelo PODER CONCEDENTE;
- g) Iniciar as atividades nos prazos previstos na CLÁUSULA QUARTA;
- h) Prestar os esclarecimentos que forem solicitados pelo PODER CONCEDENTE;
- i) Disponibilizar e adequar o imóvel destinado à garagem às especificações técnicas indicadas na Proposta Técnica no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da data de assinatura deste contrato;
- j) Manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão;
- k) Disponibilizar, no ato de assunção dos serviços, conforme proposta técnica apresentada, a frota de veículos necessária à adequada prestação do serviço, com as especificações e condições assumidas no processo licitatório, sob pena de caducidade da Concessão;
- l) Implantar o Sistema de Bilhetagem Eletrônica no prazo apresentado na Proposta Técnica;
- m) Manter atualizados os controles de passageiros transportados, de quilometragem percorrida e de viagens realizadas, segundo as normas estabelecidas pelo PODER CONCEDENTE;
- n) Zelar pela integridade dos bens vinculados à prestação do serviço;
- o) Cumprir as determinações do PODER CONCEDENTE para testes de novas tecnologias, equipamentos e na utilização de publicidade interna e externas nos veículos e nas bases fixas;
- p) Responder por todas as ações trabalhistas, civis e criminais, pelos danos causados a empregados e a terceiros, não restando ao PODER CONCEDENTE qualquer responsabilidade, nem mesmo subsidiária;
- q) Manter estabelecimento em Ouro Preto, MG, com registro legal;
- r) Efetuar o repasse, mensalmente, ao PODER CONCEDENTE do Custo de Gerenciamento Operacional – CGO, no importe de 2% (dois por cento).

#### 9.2 Compete ao PODER CONCEDENTE:

- a) Avaliar o desempenho do concessionário permanentemente, instituindo, para tanto, o Sistema de Avaliação Permanente dos Serviços de Transporte Concedidos;
- b) Regulamentar, fiscalizar e controlar os serviços prestados pelo CONCESSIONÁRIO;
- c) Aplicar as penalidades regulamentares e contratuais;
- d) Analisar, com brevidade, as propostas formuladas pelo CONCESSIONÁRIO com vistas à reorganização do sistema;
- e) Fazer gestões efetivas, sempre que se tornem necessárias, junto às instituições públicas e ou privadas responsáveis, solucionando questões que intervenham no adequado desempenho das atividades de operacionalização do sistema;
- f) Intervir na prestação do serviço, nos casos e condições previstos nos arts. 17 a 19 da Lei Municipal nº 160/2003;

*[Handwritten signature]*

- g) Extinguir a concessão, nos casos e na forma previstos neste Contrato;
- h) Homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma da lei, das normas pertinentes e deste Contrato;
- i) Cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais;
- j) Vistoriar e fiscalizar frotas, equipamentos e instalações pertinentes à presente Concessão;
- k) Fiscalizar a validade da garantia contratual prestada pela concessionária, bem como diligenciar para que seu prazo de vigência se estenda por todo o período contratual.

## CLÁUSULA DÉCIMA – DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS

### 10.1 São direitos dos usuários:

- a) Receber serviço adequado;
- b) Receber informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos;
- c) Obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha, entre os prestadores de serviço, onde for o caso;
- d) Levar ao conhecimento do PODER CONCEDENTE e do CONCESSIONÁRIO as irregularidades, de que tenham ciência, referentes ao serviço prestado.

### 10.2 São deveres dos usuários:

- a) Contribuir para a permanência das boas condições dos bens através dos quais lhe são prestados os serviços;
- b) Pagar a tarifa fixada, ressalvadas as gratuidades reguladas.

## CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – DA EXTINÇÃO DA CONCESSÃO

### 11.1 A concessão será extinta, nos termos da lei, por:

- a) Término do prazo contratual;
- b) Encampação;
- c) Caducidade;
- d) Rescisão;
- e) Anulação;
- f) Falência ou extinção do concessionário.

11.2 Em caso de extinção da concessão, fica automaticamente suspensa a autorização para execução das atividades empresariais alternativas, complementares ou acessórias, ou de projetos associados.

11.3 Extinta a concessão, retornam ao PODER CONCEDENTE todos os bens reversíveis, incluindo estações, abrigos e outros, com as benfeitorias executadas.

11.4 Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo PODER CONCEDENTE.

11.5 Constituem motivo para extinção do Contrato, por caducidade:

- a) A prestação do serviço de forma inadequada ou deficiente;



A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized initials and a surname, located at the bottom right of the page.





- b) O não cumprimento das cláusulas do presente Contrato, ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;
- c) O não cumprimento das especificações e ou prazos estipulados neste Contrato ou pelo PODER CONCEDENTE;
- d) A interrupção pelo concessionário da prestação dos serviços, salvos os casos de força maior ou caso fortuito;
- e) A transferência do controle societário sem prévia anuência do PODER CONCEDENTE;
- f) O desatendimento por parte do concessionário das determinações e da fiscalização do PODER CONCEDENTE;
- g) O não cumprimento das penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;
- h) A impossibilidade do concessionário em manter as condições que a levaram à habilitação no processo licitatório;
- i) O total acumulado de pontos em função das infrações cometidas pelo CONCESSIONÁRIO, nos termos do art. 89 da Lei n.º 160/2003.

- 11.6 Este Contrato poderá ser rescindido por iniciativa do concessionário, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo PODER CONCEDENTE, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim.
- 11.7 Na hipótese prevista no item anterior os serviços prestados pelo concessionário não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado.
- 11.8 A encampação, nos termos da lei, poderá ocorrer em virtude de relevante interesse público devidamente justificado, após a edição de lei municipal específica autorizativa e, mediante pagamento da indenização devida na forma da lei.

#### **CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – DAS INFRAÇÕES E DAS PENALIDADES**

- 12.1 Constitui infração a ação ou omissão que importe na inobservância, por parte do concessionário e seus empregados ou prepostos, de normas estabelecidas na Lei Municipal nº 160/2003, que dispõe sobre o Sistema de Transporte Coletivo de Ouro Preto, decretos regulamentadores e demais normas e instruções complementares.
- 12.2 Os infratores ficam sujeitos às penalidades previstas na Legislação, neste Contrato e demais normas aplicáveis.

#### **CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA - DAS INCIDÊNCIAS FISCAIS**

- 13.1 Todos os tributos, emolumentos, encargos trabalhistas, previdenciários e sociais, contribuições fiscais e parafiscais, devidos em decorrência direta ou indireta deste Contrato ou de sua execução, ficarão a cargo e a responsabilidade exclusiva do concessionário.

#### **CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA - DA FISCALIZAÇÃO**

- 14.1 A prestação do serviço concedido sujeitar-se-á à fiscalização permanente do ÓRGÃO GESTOR, nos termos da lei e da regulamentação vigentes, com a cooperação dos usuários.
- 14.2 No exercício da fiscalização o PODER CONCEDENTE terá acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros do concessionário.

*Handwritten signature*

*Handwritten signature*

### CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA – DOS BENS REVERSÍVEIS

15.1 As melhorias físicas necessárias à plena operacionalização do serviço concedido, incluindo-se neste caso as implantadas pelo PODER CONCEDENTE, que forem entregues ao CONCESSIONÁRIO para operação e manutenção, serão considerados bens reversíveis.

### CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA - DO VALOR

16.1 Dá-se ao presente contrato, o valor estimado de:

Lote 1	R\$ 127.220.840,09	(cento e vinte e sete milhões, duzentos e vinte mil, oitocentos e quarenta reais e nove centavos)
Lote 2	R\$ 29.430.091,46	(vinte e nove milhões, quatrocentos e trinta mil, noventa e um reais e quarenta e seis centavos)

Obs.: valores referidos à data da publicação deste Edital.

### CLÁUSULA DÉCIMA SÉTIMA – DO FORO

17.1 Fica eleito o foro da cidade de Ouro Preto/MG, para dirimir questões oriundas deste Contrato.

17.2 O PODER CONCEDENTE poderá optar, nos termos da lei, pelo juízo arbitral, que será por ele designado se assim for de interesse público, objetivamente motivado, para dirimir questões exclusivamente relativas à matéria do equilíbrio econômico financeiro do contrato.

E, por estarem justos e contratados, as partes firmam o presente instrumento em 03 (três) vias de igual teor, na presença das testemunhas abaixo:

Ouro Preto, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_



\_\_\_\_\_  
CONCEDENTE

\_\_\_\_\_  
CONCESSIONÁRIO

\_\_\_\_\_  
TESTEMUNHA

\_\_\_\_\_  
TESTEMUNHA

Handwritten signature in blue ink.





## **Anexo V** **Modelos de Declarações**

### **1 INTRODUÇÃO**

O Licitante deverá anexar à sua documentação várias declarações nas quais confirme a execução de atividades julgadas necessárias à confecção de sua proposta ou assuma compromissos para o desenvolvimento dos serviços, caso saia vencedor.

Estas declarações são solicitadas em pontos específicos da proposta e os modelos a serem seguidos estão apresentados a seguir.

### **2 TERMO DE COMPROMISSO DE DISPONIBILIDADE DE INSTALAÇÕES E DA FROTA**

Refere-se ao compromisso do Licitante em garantir a disponibilidade das instalações e dos veículos de transporte de passageiros nos tipos e quantidades que especificar, de acordo com as condições limites estabelecidas neste edital.

É solicitado para apresentação junto à Documentação de Habilitação.

#### Modelo 1

À  
Comissão de Licitação da Prefeitura Municipal de Ouro Preto

#### Termo de Compromisso de Disponibilidade da Frota e das Instalações

A empresa \_\_\_\_\_, CNPJ nº \_\_\_\_\_, sediada à \_\_\_\_\_, atendendo às exigências do Edital de Concorrência nº \_\_\_\_/2007, vem declarar dispor das instalações e dos veículos definidos na sua proposta técnica, nos tipos e quantidades ali especificados.

(local e data)

(Assinatura(s) do(s) responsável(eis))

Obs: reconhecer firma dos signatários

### **3 MODELO PARA INDICAÇÃO DA EQUIPE TÉCNICO-GERENCIAL**

Refere-se ao compromisso do Licitante em disponibilizar e manter a equipe declarada durante toda a vigência do contrato, de acordo com as condições apresentadas em sua proposta técnica.

É solicitado para apresentação junto à Documentação de Habilitação.

Modelo 2



À  
Comissão de Licitação da Prefeitura Municipal de Ouro Preto

**Indicação da equipe técnico-gerencial**

A empresa \_\_\_\_\_, CNPJ nº \_\_\_\_\_, sediada à \_\_\_\_\_, atendendo às exigências do Edital de Concorrência nº \_\_\_\_/2007, declara possuir em seu quadro pessoal qualificado responsável pela administração dos serviços concedidos conforme apresentado em sua proposta técnica, na qualificação e quantidades ali especificados. Declara, ainda, manter, no mínimo, essas condições apresentadas durante toda a vigência do contrato.

(local e data)

(Assinatura(s) do(s) responsável(eis))

Obs: reconhecer firma dos signatários

**4 TERMO DE COMPROMISSO DE IMPLANTAÇÃO DA BILHETAGEM**

Refere-se ao compromisso do Licitante implantar, nos prazos propostos, um sistema de bilhetagem eletrônica, de acordo com os padrões especificados pelo poder público.

É solicitado para apresentação junto à Documentação de Habilitação.

Modelo 3

À  
Comissão de Licitação da Prefeitura Municipal de Ouro Preto

**Termo de Compromisso de Implantação da Bilhetagem Eletrônica**

A empresa \_\_\_\_\_, CNPJ nº \_\_\_\_\_, sediada à \_\_\_\_\_, atendendo às exigências do Edital de Concorrência nº \_\_\_\_/2007, vem declarar implantar, no prazo definido em sua proposta técnica, o sistema de bilhetagem eletrônica, atendendo aos padrões estabelecidos pelo ÓRGÃO GESTOR.

(local e data)

(Assinatura(s) do(s) responsável(eis))

Obs: reconhecer firma dos signatários

*Handwritten signature and initials in blue ink.*



5 DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO DO INCISO XXXIII DO ARTIGO 7º DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL

Modelo 4



À

Comissão de Licitação da Prefeitura Municipal de Ouro Preto

**Declaração que não emprega menores**

A empresa \_\_\_\_\_, CNPJ nº \_\_\_\_\_, sediada à \_\_\_\_\_, declara para fins do disposto no art. 7º, inciso XXXIII da Constituição Federal e art. 27, inciso V da lei nº 8.666/93, que não emprega menor de 18 (dezoito) anos em trabalho noturno, perigoso ou insalubre, nem emprega menor de 16 (dezesseis) anos em que qualquer atividade laboral.

(local e data)

(Assinatura(s) do(s) responsável(eis))

Obs: reconhecer firma dos signatários

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten initials]*

**Anexo VI**  
**Lei Municipal n.º 160/2003,**  
**que Regulamenta o Sistema de Transporte Coletivo de Ouro Preto**



9/2





# PREFEITURA MUNICIPAL DE OURO PRETO

35.400-000 - Estado de Minas Gerais



LEI Nº 160/03

## DISPÕE SOBRE O SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO E INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE OURO PRETO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A Câmara Municipal de Ouro Preto aprovou e eu, Prefeita Municipal, sanciono a seguinte Lei:

### CAPÍTULO I

#### DO TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS



**Art. 1º** - Compete ao Município de Ouro Preto a organização, o planejamento estratégico, a regulamentação, o gerenciamento, a realização de estudos para fixação de tarifas máximas, o controle e a fiscalização operacional de todas e quaisquer modalidades ou categorias de serviços relativos ao transporte coletivo e ao individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário municipal, conforme o Art. 11, inciso VII, da Lei Orgânica do Município.

§ 1º - A delegação do Serviço Público de Transporte de Passageiros será feita através de concessão ou permissão, conforme o caso, sempre precedida de licitação.

§ 2º - O Departamento Municipal de Transporte e Trânsito – OUROTRAN será o órgão responsável para exercer as competências descritas no *caput* deste artigo.

§ 3º - O Departamento Municipal de Transporte e Trânsito – OUROTRAN estruturar-se-á de forma a oferecer capacitação plena para o acompanhamento e monitoração dos serviços relativos ao transporte coletivo e ao individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário municipal de Ouro Preto em seus diversos serviços e aspectos de funcionamento.

**Art. 2º** - Os serviços relativos ao transporte coletivo e ao individual de passageiros no Município de Ouro Preto são organizados, segundo suas funções, de acordo com a seguinte definição:

I – Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros compreende os serviços de transporte urbano e distrital de pessoas no âmbito do Município, através de modos coletivos, destinados ao atendimento das necessidades gerais de deslocamento dos cidadãos, mediante o pagamento de tarifa fixada pelo Poder Público, conforme estabelece a Lei Orgânica Municipal, sujeitos à delegação, regulação, fiscalização e controle por parte do Poder Concedente;

*[Handwritten signatures and initials]*



# PREFEITURA MUNICIPAL DE OURO PRETO

35.400-000 - Estado de Minas Gerais



II – Serviço Público de Transporte Escolar compreende o transporte de estudantes no âmbito do Município, através de modos coletivos, destinados ao atendimento das necessidades específicas de deslocamento, conforme estabelece a Lei Orgânica Municipal, sujeitos à delegação, regulação, fiscalização e controle por parte do Poder Público;

III – Serviço Público de Transporte Individual por táxi compreende o transporte de pessoas no âmbito do Município, através de modos individuais, destinados ao atendimento de necessidades específicas de deslocamento dos cidadãos, mediante o pagamento de tarifa fixada pelo Poder Público, conforme estabelece a Lei Orgânica Municipal, sujeitos à delegação, regulação, fiscalização e controle por parte do Poder Concedente;

IV – Serviço de Transporte por Fretamento compreende o serviço privado de interesse público de transporte de pessoas no âmbito do Município, através de modos coletivos, destinados ao atendimento de necessidades específicas de deslocamento de grupos de pessoas com interesses comuns, sob contrato particular de prestação de serviço, vedada a cobrança individual de tarifa, sujeitos à autorização e fiscalização por parte do Poder Público.

## CAPÍTULO II

### DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

**Art. 3º** - O Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros é serviço essencial, devendo ser prestado de forma adequada ao pleno atendimento do usuário e de acordo com o disposto nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º - Os serviços de transporte serão prestados por empresas especializadas, que atuarão em um sistema concebido e operado de modo a se complementarem e integrarem, estando sujeitos à regulamentação específica e à prévia delegação do Poder Público.

§ 2º - A prestação adequada do serviço é a que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, pontualidade, conforto, eficiência, segurança, generalidade, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas, atualidade das técnicas, da tecnologia, do atendimento e da geração de empregos.

**Art. 4º** - O Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros compreende todos os veículos, equipamentos, instalações e atividades inerentes à sua produção, bem como as conexões modais e intermodais.

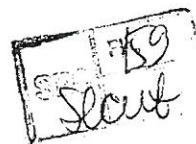
*[Handwritten signatures]*





# PREFEITURA MUNICIPAL DE OURO PRETO

35.400-000 - Estado de Minas Gerais



## Seção I Da Gestão dos Serviços

**Art. 5º** - No desempenho de suas funções, o Departamento Municipal de Transportes e Trânsito - OUROTRAN, sem prejuízo das funções do Conselho Municipal de Transportes e Trânsito, deverá observar os seguintes princípios gerais de gestão:

I - planejar o Sistema de Transporte Coletivo de Ouro Preto, com a finalidade de promover um funcionamento harmônico para o mesmo, evitando a concorrência danosa entre os seus serviços e coibindo ações externas que possam prejudicá-lo;

II - universalizar o atendimento, respeitando os direitos e obrigações dos usuários e dos trabalhadores do sistema de transportes;

III - propiciar a boa qualidade do serviço, compreendendo-se, portanto, a eficiência, a eficácia e a atualidade tecnológica no conjunto do sistema, a urbanidade das equipes em contato com o público, a rapidez, o conforto, a regularidade, a segurança, a continuidade, a modicidade tarifária e a acessibilidade, inclusive para as pessoas carentes de atenção especial, nos serviços em geral;

IV - promover a prioridade para o transporte coletivo em relação ao individual, especialmente na circulação urbana;

V - promover facilidades de integração entre os diferentes meios de transporte e regimes de prestação do serviço;

VI - construir, ampliar, manter e operar a infra-estrutura de transporte coletivo, podendo delegar a terceiros, mediante instrumento próprio;

VII - estimular a preservação do patrimônio histórico, a conservação energética e a redução das diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;

VIII - estimular a participação do usuário na fiscalização da prestação dos serviços;

IX - fazer a articulação do planejamento dos serviços com as políticas de desenvolvimento urbano do Município e, no que couber, quanto ao Estatuto da Cidade, instituído pela Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001;

X - estabelecer política tarifária geral, tarifas máximas e formas de aferição de cumprimento de suas diretrizes, considerando a viabilidade do sistema e a capacidade de pagamento da população.

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*



# PREFEITURA MUNICIPAL DE OURO PRETO

35.400-000 - Estado de Minas Gerais



## Seção II Da Organização do Serviço

**Art. 6º** - Os serviços integrantes do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros são classificados nas seguintes categorias:

I – regulares: são os serviços básicos, executados de forma contínua e permanente, obedecendo a itinerários e horários previamente estabelecidos, com pontos de embarque e desembarque ao longo do percurso e com valor de tarifa compatível;

II – eventuais: são os serviços executados para atender às necessidades eventuais e temporárias de transporte, originados de acontecimentos ocasionais.

**Art. 7º** - As concessionárias deverão utilizar, para a execução dos serviços, veículos, equipamentos, instalações e, pessoal de operação, vinculados exclusivamente ao serviço objeto da concessão.

§ 1º - A vinculação de que trata este artigo é condição expressa em todas as relações das concessionárias com terceiros, que envolvam os bens vinculados.

§ 2º - Os bens vinculados à prestação do serviço não poderão ser alienados ou oferecidos em garantia real ou fidejussória sem a prévia anuência do OUROTRAN, respeitadas as cláusulas do contrato de concessão.

§ 3º - As concessionárias manterão à disposição do OUROTRAN, em perfeitas condições de uso, veículos, equipamentos e instalações com as características estabelecidas no contrato de concessão e nos documentos de autorização, que estabelecem as condições da prestação do serviço e as características operacionais das linhas – Ordem de Serviço de Operação – OSO, bem como trabalhadores capacitados e em quantidade suficiente.

## Seção III Do Regime Jurídico da Prestação do Serviço

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*





# PREFEITURA MUNICIPAL DE OURO PRETO

35.400-000 - Estado de Minas Gerais



**Art. 8º** - Os serviços integrantes do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros serão delegados através de concessão.

**Art. 9º** - As concessões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante processo licitatório prévio, que obedecerá a Lei Federal que dispõe sobre as concessões de serviços públicos, bem como à Legislação sobre licitações e contratos administrativos, observando-se sempre a garantia dos princípios constitucionais da legalidade, da moralidade, da publicidade e da impessoalidade e os princípios básicos da seleção da proposta mais vantajosa para o interesse público, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo, onde se avaliarão, principalmente experiência, capacidade técnica, financeira e de geração de emprego e renda no Município.

**Art. 10** - O Edital de Licitação desenvolvido a partir de estudos técnicos e econômicos prévios, deve conter:

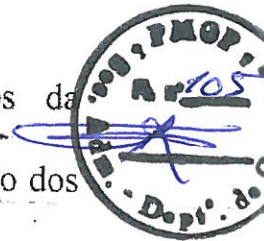
I - o prazo de concessão, bem como sua possibilidade de prorrogação, sendo que a soma dos períodos não poderá ser superior a 20 (vinte) anos;

II - a área, a modalidade e forma de prestação dos serviços;

III - VETADO.

IV - a possibilidade ou a obrigação de investimentos da concessionária em obras públicas;

V - as formas de remuneração do serviço, bem como a fixação dos índices de reajuste ou atualização monetária das tarifas.



**Art. 11** - A concessão de que trata o art. 8º desta Lei implicará, automaticamente, na vinculação ao serviço dos meios materiais e humanos utilizados pela concessionária, quaisquer que sejam.

**Art. 12** - Os contratos para a execução dos serviços de que trata esta Lei, regem-se pelas cláusulas e pelos preceitos de direito público, aplicando-se-lhes, supletivamente, os princípios da Teoria Geral dos Contratos e as disposições de direito privado.

**Art. 13** - Bens públicos vinculados à operação dos serviços poderão vir a ser geridos pela concessionária.

Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom right of the page.



# PREFEITURA MUNICIPAL DE OURO PRETO

35.400-000 - Estado de Minas Gerais

165  
Secret

VI – a concessionária não cumprir as penalidades impostas por infrações nos devidos prazos;

VII – a concessionária não atender à intimação do Poder Concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço;

VIII – a concessionária for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, de contribuições sociais ou descumprimento de obrigações trabalhistas;

IX – a pontuação prevista no art. 90 desta Lei ultrapassar o limite permitido.

§ 2º - A declaração da caducidade da concessão deverá ser precedida da verificação da inadimplência da concessionária, em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

§ 3º - Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à concessionária os descumprimentos contratuais referidos no § 1º deste artigo, dando-lhe o prazo de 30 (trinta) dias, contados do recebimento da comunicação, para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais.

§ 4º - Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por decreto do Poder Concedente, independentemente de indenização prévia que deverá ser calculada no decurso do processo.

§ 5º - A indenização de que trata o § 4º deste artigo será devida na forma do artigo 21 desta Lei e do contrato, descontado o valor das multas contratuais e dos danos causados pela concessionária.

§ 6º - Declarada a caducidade, não resultará para o Poder Concedente qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da concessionária.

**Art. 24** – O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo Poder Concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim.



ep

gp

9





# PREFEITURA MUNICIPAL DE OURO PRETO

35.400-000 - Estado de Minas Gerais



**Parágrafo Único** – Na hipótese prevista no *caput* deste artigo, os serviços prestados pela concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado.

## Art. 25 – VETADO.

- I – VETADO;
- II – VETADO;
- III – VETADO;
- IV – VETADO;
- V – VETADO;
- VI – VETADO.



## Art. 26 – A nulidade do procedimento licitatório induz a do contrato.

### Seção IV

#### **Das Atribuições e Responsabilidades na Execução do Serviço**

**Art. 27** – Ao OUROTRAN caberá, sem prejuízo das funções do Conselho Municipal de Transportes e Trânsito:

I - realizar o planejamento estratégico do conjunto do Sistema de Transporte Coletivo;

II – determinar as condições de licitação, realizá-la e homologar seus resultados;

III – gerenciar o Sistema de Transporte Coletivo;

IV - definir regras de relacionamento e dirimir questões entre gestor, concessionário, usuários e outros agentes envolvidos na execução dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo;

V - definir metas e indicadores de referência para o conjunto do Sistema de Transporte Coletivo, com estabelecimento de especificações limites aceitáveis para um atendimento adequado às necessidades da demanda;

VI – elaborar projeto básico para a prestação dos serviços, a partir das metas e indicadores estabelecidos no inciso V;

VII – elaborar orçamento básico dos serviços, a partir do projeto básico estabelecido no inciso VI;

VIII – aprovar os projetos executivos relativos ao planejamento operacional dos serviços, desenvolvidos pela concessionária, e acompanhar a

*Handwritten signatures and initials*



# PREFEITURA MUNICIPAL DE OURO PRETO

35.400-000 - Estado de Minas Gerais

162  
S. C. A. U. T.

**Art. 14** – Incumbe à concessionária a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados, por dolo ou culpa, ao Poder Público, aos trabalhadores envolvidos, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

**Art. 15** – Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o artigo anterior, a concessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados, desde que previsto em contrato.

§ 1º - Os contratos celebrados entre a concessionária e os terceiros a que se refere o caput deste artigo reger-se-ão pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o Poder Público.

§ 2º - A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento do estabelecido nesta Lei e em normas complementares.

**Art. 16** – A concessionária poderá transferir a concessão e o controle acionário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões, desde que com a anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão.

**Parágrafo Único** – Para fins da anuência de que trata o caput deste artigo, o pretendente deverá:

I – atender integralmente às exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a concessão;

II – comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, sub-rogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias.

**Art. 17** – O Poder Concedente poderá intervir na concessão, com o fim de assegurar a adequada prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

**Parágrafo único** – A intervenção far-se-á por decreto do Poder Concedente, que conterà a designação do interventor, o prazo da intervenção, os objetivos e limites da medida.

*[Handwritten signatures and initials]*





# PREFEITURA MUNICIPAL DE OURO PRETO

35.400-000 - Estado de Minas Gerais



**Art. 18** – Declarada a intervenção, o Poder Concedente deverá, no prazo de 30 (trinta) dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar responsabilidades, assegurado o direito amplo de defesa.

**Parágrafo Único** – O procedimento administrativo a que se refere o *caput* deste artigo deverá ser concluído no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, sob pena de considerar-se inválida a intervenção.

**Art. 19** – Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à concessionária, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados na sua gestão.

**Art. 20** – Extingue-se a concessão por:

- I – término do prazo contratual;
- II – encampação;
- III – caducidade;
- IV – rescisão;
- V – anulação;
- VI – falência ou extinção da concessionária, falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual;
- VII – VETADO.



§ 1º - Extinta a concessão, retornam ao Poder Concedente, se for o caso, todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos à concessionária, conforme previsto no edital e estabelecido em contrato de concessão.

§ 2º - Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo Poder Concedente, procedendo-se aos levantamentos, avaliações e liquidações necessários.

§ 3º - A assunção do serviço autoriza a ocupação das instalações e a utilização, pelo Poder Concedente, de todos os bens reversíveis.

§ 4º - Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o Poder Concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos, avaliações necessárias à determinação do montante da

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page.



# PREFEITURA MUNICIPAL DE OURO PRETO

35.400-000 - Estado de Minas Gerais



indenização que será devida à concessionária, na forma dos artigos 21 e 22 desta Lei.

§ 5º - Não são considerados bens reversíveis para efeito desta Lei:

- I - os veículos;
- II - a garagem;
- III - as instalações e equipamentos de garagem;
- IV - as instalações e equipamentos de bordo dos veículos.



**Art. 21** - A reversão no término do prazo contratual far-se-á com a indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade dos serviços concedidos.

**Art. 22** - Considera-se encampação a retomada do serviço pelo Poder Concedente durante o prazo da concessão, por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica e após prévio pagamento da indenização.

**Art. 23** - A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do Poder Concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, e das normas estabelecidas entre as partes.

§ 1º - A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo Poder Concedente quando:

I - o serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

II - a concessionária descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;

III - a concessionária associar-se com outrem, ceder ou transferir a concessão, total ou parcialmente, bem como realizar fusão, cisão ou incorporação sem prévia autorização do Poder Concedente ou não admitidas no edital ou no contrato;

IV - a concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;

V - a concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;

Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom right of the page.