



**PREFEITURA DE
SANTA MARIA**

**PROPOSTA TÉCNICA DE ESTRUTURA E
CONTEÚDO DE EDITAL PARA A LICITAÇÃO DO
SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO
COLETIVO DO MUNICÍPIO DE SANTA MARIA**

PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA – PDMU

Janeiro 2014

Índice

1. Aspectos gerais.....	2
1.1. Preâmbulo	2
1.1.1. Antecedentes	3
1.1.2. Principais características do sistema.....	3
1.2. Definições.....	4
1.3. Objeto da concessão	4
1.4. Prazo da concessão	4
1.5. Condições de participação	5
2. Preparação e entrega de propostas.....	6
2.1. Aspectos gerais.....	6
2.2. Apresentação de propostas	6
2.3. Documentação de habilitação.....	7
2.4. Conteúdo da proposta técnica	7
2.5. Conteúdo da proposta comercial.....	7
2.5.1. Relação de custos	8
2.5.2. Demonstração dos custos correntes.....	9
2.5.2.1. Demonstração do custo variável (CV)	9
2.5.2.2. Demonstração dos custos fixos (CF).....	9
2.5.2.3. Demonstração do custo de depreciação do capital	10
2.5.2.4. Demonstração do custo de remuneração de capital	10
2.5.3. Demonstração da análise financeira	11
3. Avaliação e seleção de propostas.....	12
3.1. Aspectos gerais.....	12
3.2. Critérios de avaliação técnica.....	12
3.3. Critérios de avaliação econômica.....	13
3.4. Seleção e formalização do contrato.....	13
4. Execução do contrato	15
4.1. Aspectos gerais.....	15
4.2. Garantia de execução.....	15
4.3. Marco operacional do sistema.....	15
4.3.1. Plano operacional.....	15
4.3.2. Planejamento dos serviços.....	19
4.3.2.1. Acompanhamento no planejamento e na adequação da rede	19

4.3.2.2.	Procedimento para a modificação de linhas.....	19
4.3.3.	Elementos para a operação do sistema	22
4.3.3.1.	Uso das infraestruturas do município	22
4.3.3.2.	Paradas	22
4.3.3.3.	Dispositivos de segurança	23
4.3.3.4.	Veículos	24
4.3.3.5.	Garagens.....	25
4.3.3.6.	Sistemas inteligentes de mobilidade para operação do transporte público	26
4.4.	Indicadores de desempenho.....	26
4.5.	Fiscalização da operação	27
4.6.	Marco econômico do contrato.....	28
4.6.1.	Estabelecimento da tarifa máxima do contrato.....	28
4.6.2.	Cálculo de custos de exploração	29
4.6.3.	Remuneração da concessionária e atualização da tarifa	33
4.6.3.1.	Remuneração	33
4.6.3.2.	Atualização da tarifa.....	33
4.7.	Marco administrativo do contrato	34

1

ASPETOS GERAIS

CONCORRÊNCIA PARA A CONCESSÃO DOS SERVIÇOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS DA CIDADE DE SANTA MARIA.

A Prefeitura de Santa Maria, com sede na XXX, CNPJ/MF sob o nº XXX, doravante simplesmente designado Poder Concedente, através da Comissão Especial de Licitação nomeada pela Portaria nº XXX, pelo presente Edital, e de acordo com as suas disposições, torna público, para conhecimento dos interessados, que está aberta a licitação, de âmbito internacional, na modalidade Concorrência, do tipo técnica e preço, nos termos previstos no artigo 15, inciso V da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, com vistas a selecionar empresas para operar os Serviços do Sistema Integrado Metropolitano de Transporte Público de Passageiros da cidade de Santa Maria, RS, conforme descritos no presente Edital.

Esta Concorrência rege-se, ainda, pelas Leis federais nº 8.666, de 21 de junho de 1993, nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e nº 11.107, de 06 de abril de 2005, e alterações, pelas Leis Estaduais nº XXX, Lei Municipal de Santa Maria XXX, e demais normas aplicáveis, em especial as disposições contidas neste Edital, no Contrato de Concessão e seus Anexos.

A presente Licitação foi precedida de audiência pública, nos termos do artigo 39 da Lei Federal nº 8.666, de 1993, e suas alterações, publicada no Diário Oficial da União de XXX, Diário Oficial do Estado de XXX, para divulgação de todas as informações pertinentes ao presente certame, oportunidade em que os interessados puderam se manifestar seguida, ainda, do ato justificador previsto no artigo 5º da Lei Federal nº 8.987, de 1995, publicado no Diário Oficial da União de XXX e no Diário Oficial do Estado de XXX.

Os critérios à concessão de serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei Federal de 1995, encontram-se dispostos nos Anexos deste Edital.

1.1. Preâmbulo

A Prefeitura de Santa Maria tem como um dos objetivos principais favorecer o desenvolvimento econômico e social da cidade de uma forma sustentável, atingindo padrões que permitam o crescimento dos níveis de renda e bem estar da população sem comprometer os recursos das gerações futuras.

Um dos âmbitos de especial atuação nessa estratégia de desenvolvimento sustentável é a mobilidade urbana. Para conseguir um sistema de transporte e circulação da cidade cada vez mais ecológico e sustentável, a Prefeitura elaborou o Plano Diretor de Mobilidade Urbana (PDMU), que estabeleceu uma bateria de propostas e estratégias para atuar em todas as faces do sistema de transporte de da mobilidade da cidade.

No PDMU há uma linha estratégica de primer nível para conseguir melhorar a sustentabilidade nos deslocamentos da população, linha que visa atuar determinantemente sobre a rede de transporte coletivo. Fruto das disposições e norteamientos do PDMU no que afeta ao transporte coletivo, surge

a necessidade de redesenhar a rede de ônibus da cidade e, conseqüentemente, proceder à licitação do serviço de transporte coletivo de passageiros.

O presente Edital tem como objetivo estabelecer as condições de operação do sistema de transporte coletivo de Santa Maria, para prover aos usuários do sistema um "serviço adequado" conforme determina o inciso IV do Parágrafo Único do Art. 175 da Constituição Federal que devem ser garantidos por meio de um de transporte público coletivo de passageiros rápido, seguro, confortável, contínuo, abrangente, confiável, eficiente, eficaz e com tarifas módicas.

Ao mesmo tempo, faz parte dos documentos legais que a Concessionária tem de obedecer e por ele pautar a execução de seus serviços.

1.1.1. Antecedentes

Em [colocar data] a Prefeitura Municipal de Santa Maria, RS, aprovou o Plano Diretor de Mobilidade Urbana da cidade de Santa Maria.

O Sistema de Transporte Coletivo (STC) da cidade de Santa Maria tem uma concepção definida para atender aos seguintes princípios, de acordo com as estratégias e linhas de atuação marcadas no PDMU:

- i. Disponibilizar para a população diferentes tipos de serviços e modalidades de transportes, evitando-se irracionalidades e concorrências entre eles;
- ii. Atender ao máximo as ligações desejadas pelos usuários priorizando alternativas que promovam a expansão e a consolidação do Sistema Integrado Municipal- SIM;
- iii. Propiciar harmonia e integração entre as linhas de ônibus, e os serviços interdistritais e intermunicipais;
- iv. Funcionar como um instrumento de inclusão social e universalização dos serviços, permitindo uma maior equidade social entre as pessoas de todo o município;
- v. Considerar em seu planejamento a interação com as políticas públicas e ações de desenvolvimento urbano e de circulação;
- vi. Propiciar uma utilização democrática dos espaços urbanos e infraestrutura disponíveis, colaborando para o crescimento ordenado e a qualidade ambiental da cidade;
- vii. Proporcionar diversas alternativas de deslocamento a um menor custo para os usuários através de um sistema financeiramente equilibrado; e
- viii. Disponibilizar uma estrutura principal do sistema caracterizada por uma malha viária que priorize o transporte público com operação diferenciada.

1.1.2. Principais características do sistema

A rede do STC foi classificada no PDMU em duas redes diferenciadas que se complementam:

- i. Sistema troncal de linhas;
- ii. Sistema complementar de linhas.

1.2. Definições

[A completar no momento da redação definitiva do edital]

1.3. Objeto da concessão

- Art. 1. O objeto desta Concorrência é a delegação em pessoa jurídica da exploração dos serviços de transporte coletivo público urbano de passageiros da cidade de Santa Maria após a seleção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública e ao Usuário, nos termos previstos neste Edital.
- Art. 2. A prestação dos serviços do STC deve ser efetuada por conta e risco da Concessionária, mediante o recebimento, exclusivamente, do Preço de Remuneração ao Operador (PRO) por Passageiro Transportado Equivalente Catracado com Integração (PTEI), que pode ser reajustado ou revisto na forma prevista neste Edital e Contrato de Concessão, cuja minuta integra o presente Edital.
- Art. 3. As receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados pertencem ao Poder Concedente.
- Art. 4. As receitas a que se refere o item anterior poderão ser licitadas através de procedimento licitatório específico.
- Art. 5. Os serviços do STC serão prestados nos termos e condições previstos neste Edital, no Contrato de Concessão, e demais regulamentações de transporte coletivo editadas pela Prefeitura.
- Art. 6. O Contrato de Concessão que decorre desta concorrência autoriza a Concessionária a operar os serviços do STC, incluindo os trechos ou segmentos e os parâmetros operacionais que o integram, na forma descrita no Contrato de Concessão, constante no Anexo XX.
- Art. 7. Incluem-se ao objeto do presente Edital:
- i. Aquisição e manutenção dos veículos, garagens, instalações e equipamentos vinculados, direta ou indiretamente, à prestação dos serviços do STC, bem como de todo e qualquer bem que seja necessário, de qualquer forma, à prestação dos referidos serviços, nos termos deste Edital e do Contrato de Concessão; e
 - ii. Venda de passagem aos usuários na bilheteria, nos terminais e nas estações como contraprestação dos serviços indicados, segundo as normas estabelecidas pela Prefeitura.

1.4. Prazo da concessão

- Art. 8. O prazo da Concessão para a prestação dos serviços do STC é de 15 (quinze anos, contados a partir da data da ordem de serviço de Concessão).

- Art. 9. O prazo previsto no artigo anterior pode ser prorrogado uma única vez, por até 5 (cinco) anos, a depender dos resultados da Avaliação de Desempenho dos Serviços da Concessionária a ser realizada pela Prefeitura.

1.5. Condições de participação

- Art. 10. Podem participar da Licitação, na qualidade de proponente, empresas brasileiras que satisfaçam plenamente as condições fixadas no presente Edital e seus Anexos.
- Art. 11. A participação na Licitação pode ocorrer individualmente ou em consórcio.
- Art. 12. Não pode participar da Licitação a pessoa jurídica que:
- i. Tenha sido declarada inidônea para contratar com a Administração Pública;
 - ii. Esteja em período de suspensão de contratos com a Administração Pública;
 - iii. Incorra nas condições impeditivas previstas no artigo 9º da Lei Federal nº 8.666/93 na redação consolidada pela Lei Federal nº 8.883/94;
 - iv. Tenha como sócio, dirigente ou responsável técnico, servidor de qualquer órgão ou entidade vinculada ao município;
 - v. Os fundos e fundações que estejam sob intervenção da Secretaria da Previdência complementar do Ministério da Previdência e Assistência Social, bem como aquelas previstas no artigo 9º da Lei Federal nº 8.666/93;
 - vi. As empresas públicas, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Municípios; ou
 - vii. Os condenados definitivamente nos termos do art. 10 da Lei 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, pelo prazo em que for aplicável a penalidade de proibição de contratar com o Poder Público e participar de licitações.

[Incluir aqui outras particularidades das condições de participação]

2

PREPARAÇÃO E ENTREGA DE PROPOSTAS

2.1. Aspectos gerais

[Incluir aqui aspectos gerais sobre o procedimento e entrega das propostas]

2.2. Apresentação de propostas

- Art. 13. A Sessão Pública para recebimento dos envelopes contendo, cada qual, a Proposta Comercial, a Proposta Técnica e os documentos de Habilitação, será realizada no dia *[data]*, às *[hora]* em *[local]*, sito em *[endereço]*.
- Art. 14. Os Licitantes, no prazo e local indicados no item anterior, devem apresentar a documentação das Propostas Comerciais, Propostas Técnicas e Habilitação em envelopes opacos, lacrados, distintos e endereçados à Comissão de Licitação.
- Art. 15. Os envelopes contendo as Propostas Comerciais, Propostas Técnicas e Habilitação devem ser identificadas como disposto no Anexo XX do presente edital.
- Art. 16. Os envelopes contendo as Propostas Comerciais, Propostas Técnicas e Habilitação devem ser registrados na ordem em que tenham sido apresentados e rubricados pela Comissão de Licitação e pelo(s) Representante(s) Legal(is) elou Procurador(es) dos Licitantes.
- Art. 17. Todas as folhas de cada documento devem ser rubricadas e numeradas sequencialmente, sem rasuras ou correções, apresentando, ao final, uma Minuta de Encerramento, cujo modelo integra o Anexo XY.
- Art. 18. Os documentos exigidos podem ser apresentados em original ou por qualquer processo de cópia autenticada por cartório competente, ou em publicação em órgão de imprensa oficial.
- Art. 19. A Proposta Comercial deve ser elaborada de acordo com o modelo contido no Anexo XZ.
- Art. 20. A Proposta Técnica deve ser elaborada consoante os critérios estabelecidos no Anexo XB.
- Art. 21. Os documentos de Habilitação estabelecidos neste Edital devem estar no prazo de validade neles previstos.
- Art. 22. No caso de consórcio de empresas os documentos de habilitação devem ser apresentados por parte de cada um dos consorciados.
- Art. 23. Os Licitantes devem apresentar apenas um envelope contendo a documentação de Habilitação, um envelope de Proposta Técnica e outro de Proposta Comercial.
- Art. 24. A Comissão de Licitação pode desclassificar as Propostas Comerciais que apresentarem um PRO manifestamente inexequível, nos termos do art. 44 e 48 da Lei Federal nº 8.666, de 1993.

Art. 25. A apresentação de qualquer valor em desconformidade com as regras previstas neste Edital, especialmente no que se refere ao item anterior, implicará a desclassificação da proposta.

2.3. Documentação de habilitação

[Colocar aqui a listagem de documentação para a habilitação dos concorrentes]

2.4. Conteúdo da proposta técnica

Art. 26. As Propostas Técnicas devem ser elaboradas em conformidade com os seguintes itens:

- i. A licitante deverá apresentar no seu Plano Operacional a descrição da sua estrutura organizacional, com destaque para as áreas operacional e de manutenção, além dos recursos técnicos, materiais e humanos a serem empregados;
- ii. A licitante deverá apresentar seu Plano Operacional, especificando como planeja operar a rede de ônibus, indicando para cada linha os dados operacionais, esquemas operacionais possíveis de serem implantados para melhorar o nível de serviço, inclusive atendimento pelo pessoal de operação aos usuários e condições de trabalho do pessoal de operação. Deverão ser explicitados como a licitante pretende reduzir a taxa de ocupação, o intervalo, melhorar o nível de conforto dos veículos, instalar elementos que aumente a segurança e atrair novos usuários para o seu lote;
- iii. O Plano Operacional deverá destacar as experiências da licitante no tocante à exploração de serviços ligados a Sistemas de Transporte Público de Passageiros;
- iv. O Plano Operacional deverá destacar a qualificação da licitante, indicando as certificações já obtidas relativas a aspectos operacionais, de atendimento ao cliente e de questões ambientais;
- v. O Plano de Operação apresentado pela licitante será utilizado pela Prefeitura desde o início da operação e durante todo o prazo contratual como parâmetro para a fiscalização da execução dos serviços concedidos e se incorporarão às cláusulas contratuais como deveres da Concessionária

Art. 27. As Propostas Técnicas serão julgadas e pontuadas de acordo com os critérios previstos no presente Edital.

2.5. Conteúdo da proposta comercial

Art. 28. As Propostas Comerciais devem ser elaboradas em conformidade com o Anexo correspondente do presente Edital.

Art. 29. A Proposta Comercial deve conter o Preço de Remuneração do Operador (PRO) por Passageiro Equivalente Catracado com Integração (PTEI) oferecido pelo Licitante.

Art. 30. O PRO deve ser apresentado em reais, grafados por extenso e numericamente, até duas casas decimais, prevalecendo, em caso de divergência, a forma por extenso.

- Art. 31. O PRO deve ser calculado com o objetivo de cobrir todos os custos da prestação dos serviços e constitui a tarifa básica do sistema que o Operador cobrará aos usuários do sistema de forma geral.
- Art. 32. Para a determinação do PRO, o Licitante deve considerar que a idade média máxima da frota de ônibus permitida pela Prefeitura é de 5 (cinco) anos, a qual deve ser mantida durante toda a vigência do Contrato de Concessão, e que a idade máxima permitida para cada veículo da frota é de 10 (dez).
- Art. 33. Independentemente de o Licitante dispor ou não da frota de ônibus, deve apresentar na sua Proposta Comercial o correspondente cálculo da idade média da frota de ônibus proposta, nos termos do modelo que integra o Anexo correspondente do presente Edital;
- Art. 34. Os Licitantes devem observar, na formulação de suas Propostas Comerciais, o Preço de Remuneração ao Operador Máximo (PRO_{máx}) no presente Edital, que é de R\$ XX,XX
- Art. 35. A proposta que ultrapasse o valor do (PRO_{máx}), estará automaticamente desclassificada.
- Art. 36. As informações lançadas no preenchimento das Planilhas constantes do Anexo “Plano Econômico-financeiro” da licitante servirão de base para todo período do contrato e serão considerados para fins de reequilíbrio econômico- financeiro do contrato.
- Art. 37. A exequibilidade do valor do PRO proposto deverá estar demonstrada por meio da apresentação do preenchimento do Anexo “Plano Econômico-financeiro”, compreendendo todo o período da outorga de 15(quinze) anos, nele considerados além de todos os insumos que compõem a planilha, uma Taxa Interna de Retorno - TIR máxima de até 8,95%

2.5.1. Relação de custos

- Art. 38. O licitante deverá apresentar sua Proposta Comercial, através do Fluxo de Caixa da Concessão em base anual, de acordo com metodologia e técnicas consagradas de engenharia financeira e de economia, devendo permitir uma análise pormenorizada do orçamento dos serviços a serem prestados pelo licitante, do fluxo de caixa da concessão e dos indicadores de mérito pretendidos ou resultantes.
- Art. 39. O fluxo de caixa da concessão deverá considerar o prazo de 15 (quinze) anos. O estudo deverá estar integralmente baseado nas Condições Operacionais (linhas, características de frota, itinerários, frequência, grade de horários e características similares) relativa ao Cenário base, levando em conta todas as alterações previstas para o período da concessão, por exemplo, a renovação da frota.
- Art. 40. O estudo deverá ser complementado por memória de cálculo do Preço da Remuneração ao Operador (PRO) conforme modelo de planilhas de cálculo apresentadas no Anexo correspondente deste documento, impressas acompanhadas de memórias de cálculo complementares e de um texto que explique os critérios e demais aspectos relevantes para a compreensão das planilhas apresentadas.
- Art. 41. No tocante ao fluxo de caixa, deverão ser apresentadas as seguintes demonstrações

Art. 42. cujos valores deverão estar vinculados às planilhas constantes neste Anexo.

2.5.2. Demonstração dos custos correntes

2.5.2.1. Demonstração do custo variável (CV)

Art. 43. As planilhas modelo contemplam campos para o devido cálculo da composição do custo a ser empregado, compreendendo os seguintes itens:

- a) Custos com combustível;
- b) Custos com lubrificantes;
- c) Custos com materiais de rodagem: pneu e serviços de recapagem;
- d) Custos com peças e acessórios; e
- e) Totalização dos custos variáveis.

Art. 44. Deverão ser apresentados os preços unitários dos insumos e os índices de consumo. Considerar isenção de ICMS para aquisição do óleo diesel e dos veículos.

Art. 45. No caso de materiais de rodagem deverá ser informado a vida útil do pneu (considerando sua vida e as de cada recapagem) e o número de recapagens admitidas.

2.5.2.2. Demonstração dos custos fixos (CF)

Despesas com Pessoal

Art. 46. As planilhas modelo contemplam campos para o devido cálculo da composição do custo mensal para pessoal diretamente envolvido na prestação do serviço de transporte, assim entendidas as seguintes funções:

- Motoristas: compreende o quadro de motoristas do serviço licitado;
- Fiscalização: compreende as funções de controle operacional em conformidade com o quadro de pessoal reunindo funções como: fiscais; inspetores; chefes de tráfego; programadores, responsáveis pelas escalas e auxiliares, etc.;
- Despachante; compreende a função de controle operacional da linha ou de um conjunto de linhas.
- Cobrador: compreende a função de cobrança da tarifa nos veículos ou nos terminais e a fiscalização do uso correto da bilhetagem eletrônica.
- Manutenção: compreendem as funções, como mecânicos, abastecedor, almoxarifado, letrista, tapeceiro, lubrificador, moleiro, soldador, torneiro mecânico, revisor de bico injetor, eletricitas, borracheiros, funileiros, pintores automotivos, eletrônicos, chefes de manutenção, auxiliares e outros necessários.
- Pessoal Administrativo: pessoal que dar suporte administrativo a operação da empresa.

Art. 47. Na memória de cálculo deverá ser demonstrado o fator de utilização (FU) indicado para as funções de motorista, cobrador, pessoal de fiscalização e manutenção, com base na programação esperada. Deverá ser totalizada a quantidade de funcionários, os salários, os valores de benefícios a serem pagos por veículo operacional, o percentual de encargos sociais aplicáveis, os valores resultantes parciais, por função e total.

Art. 48. Ainda em relação a esta planilha deverão ser atendidas as seguintes observações:

- Os salários de motoristas, fiscais e agentes debordos deverão obrigatoriamente observar no mínimo os valores de acordo coletivos praticados na Prefeitura, assim como o abono.
- Em planilha, em separado, deverá ser apresentada a composição dos encargos sociais previstos e dos benefícios considerados por tipo de função.

Despesas Diversas

- Art. 49. Estas despesas correspondem a custos gerais administrativos como água, energia elétrica, telefonia, internet, entre outros e será calculado como um percentual do valor do veículo padrão, a ser indicado pelo licitante não podendo exceder a 1,2%.

Despesas com Seguros

- Art. 50. Estas despesas correspondem aos custos com o Seguro Obrigatório (DPVAT) dos veículos e o Seguro de Responsabilidade Civil.

Despesas com Fardamento

- Art. 51. Estas despesas correspondem ao custo dos fardamentos utilizados pelos motoristas, cobradores, despachantes, pessoal de manutenção e manobristas e são obtidas pela multiplicação da soma dos fatores de utilização destas categorias pelo preço do fardamento.

2.5.2.3. Demonstração do custo de depreciação do capital

- Art. 52. As planilhas modelo contemplam campos para demonstração da composição do custo mensal com a depreciação dos ativos, considerando as seguintes categorias: Frota de ônibus por tipo e Instalações e equipamentos

- Art. 53. No caso da depreciação da frota de veículos o licitante deverá apresentar os custos médios mensais para cada ano da concessão, observando-se adicionalmente, os parâmetros de idade média e máxima definidos no Edital; o Valor residual mínimo da frota de 10%; e as metas de modernização da frota empregada.

- Art. 54. A planilha deverá explicitar o preço médio por categoria veicular, empregados por chassi e carroceria, dividindo nas categorias com e sem ar condicionado; para efeito de cálculo a Prefeitura informa o tipo de veículo por linha no Anexo correspondente.

- Art. 55. Deverão ser apresentadas planilhas auxiliares que demonstrem o plano de renovação e modernização da frota estimada, indicando para cada ano da concessão a quantidade de veículos por tipo e faixa de idade (em anos), bem como a quantidade de veículos vendidos e adquiridos, considerando a vida útil de 10 (dez) anos para os veículos.

2.5.2.4. Demonstração do custo de remuneração de capital

- Art. 56. As planilhas modelo contemplam campos para demonstração da composição do custo mensal com a remuneração dos veículos, considerando as seguintes categorias: Frota de ônibus por tipo e Infraestrutura, inclusive almoxarifado.

- Art. 57. No cálculo do custo de remuneração serão utilizados elementos como a vida útil por tipo de veículo, o valor residual, a taxa de remuneração anual, a taxa de depreciação anual.

- Art. 58. No caso da remuneração da frota de veículos o licitante deverá apresentar os custos médios mensais para cada ano da concessão,

2.5.3. Demonstração da análise financeira

- Art. 59. A licitante deverá apresentar o fluxo de caixa da concessão contendo a receita de prestação dos serviços, conforme modelo de Fluxo de Caixa apresentado no Anexo correspondente do presente Edital:
- Art. 60. Para a apresentação da receita da prestação dos serviços, serão consideradas as receitas estimadas levando em conta dois fatores:
- o valor do Preço de Remuneração do Operador por passageiro equivalente catracado integrado, ofertado pela proponente; e
 - previsão de passageiros equivalentes catracado integrado para cada linha.

3

AVALIAÇÃO E SELEÇÃO DE PROPOSTAS

3.1. Aspectos gerais

[Incluir aqui aspectos gerais sobre o procedimento de avaliação e seleção das propostas]

3.2. Critérios de avaliação técnica

- Art. 61. A Comissão de Licitação divulgará, ao término da fase de julgamento das Propostas Comerciais, a data, horário e local para realização da Sessão Pública de abertura dos envelopes contendo as Propostas Técnicas, apresentadas pelos Licitantes classificados na fase anterior.
- Art. 62. A Comissão de Licitação e o(s) Representante(s) Legal(is) e/ou Procurador(es) dos Licitantes devem rubricar todas as Propostas Técnicas apresentadas.
- Art. 63. Depois de rubricadas as Propostas Técnicas, a Comissão de Licitação pode determinar a suspensão da Sessão Pública com vistas a permitir a análise detida dos documentos apresentados.
- Art. 64. As Propostas Técnicas serão classificadas de acordo com a sistemática de pontuação prevista no presente Edital.
- Art. 65. Serão desclassificadas as Propostas Técnicas incompletas, rasuradas ou emendadas e aquelas que se apresentarem manifestamente inexecutáveis ou com informações incompatíveis.
- Art. 66. Os critérios de avaliação da proposta técnica especificam-se na seguinte tabela:

Critério	Avaliação		
	Muito Bom	Cumprir	Insuficiente
Documento com a informação geral da empresa e/ou da composição e percentagem de participação, assim como a empresa líder do consórcio, em caso de apresentar-se nessa forma.	6,5	5	2
Estrutura organizativa da empresa/consórcio	6,5	5	2
Capacidades econômicas e financeiras para explorar os serviços de ônibus nas condições referidas à: ativos da empresa, dívida, situação financeira.	Rateio de liquidez >1,3	Rateio de liquidez ≥1	Rateio de liquidez <1
	6,5	5	0
Capacidades técnicas em termos de recursos humanos, incluindo o CV do proprietário/ diretor, empregados e motoristas.	6,5	5	2
Programas de formação do pessoal para melhoria do rendimento e a qualidade do serviço.	6,5	5	2
Procedimentos de trabalho, planos de contingência e procedimentos de resposta.	6,5	5	2
Capacidades técnicas em termos de recursos materiais, oficinas de manutenção, escritórios, etc.	6,5	5	2
Proposta em relação com o cliente, procedimento de atendimento e	6,5	5	2

Critério	Avaliação		
	6,5	5	2
nível de satisfação do cliente a atingir.	6,5	5	2
Gestão e certidões de qualidade: ISO-NBR 9001 e ISO-NBR 14001 serão favoráveis nesse aspecto.	Muito Bom	Cumpre	Insuficiente
	6,5	5	2
Dados relacionados com a experiência na exploração de sistemas de ônibus e manutenção de ônibus	Muito Bom	Cumpre	Insuficiente
	6,5	5	2

3.3. Critérios de avaliação econômica

Art. 67. As Propostas Comerciais serão julgadas com base na redução encontrada entre o PRO ofertado pelo licitante e o PRO máximo indicado pela Prefeitura. Quanto maior a redução, maior será a pontuação para a Proposta Comercial.

Art. 68. A redução referida no item anterior será expressa em percentual do PRO ofertado com relação ao PRO_{max}, permanecendo constante para todo o período do contrato e considerada para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Art. 69. Para fins de pontuação para julgamento da proposta vencedora será considerada a seguinte metodologia:

- A nota máxima 10 (dez) será atribuída ao PRO_{min}, sendo esse o valor calculado com segue:

$$PRO_{min} = 70\% (PRO_1 + PRO_2 + PRO_3 + \dots + PRO_i) / i$$

Onde:

PRO_{min} = PRO mínimo a ser considerado

PRO_i = PRO da licitante i cujo valor seja maior do que 50% do PRO_{max}.

PRO_{max} = PRO calculado pela Prefeitura.

i varia de acordo com o número de licitantes interessados.

- A nota mínima 1 (um) será atribuída ao PRO_{max}, estabelecido pela Prefeitura.
- Os valores apresentados pelos licitantes serão pontuados através da interpolação entre os valores PRO_{max} (nota 1) e PRO_{min} (nota 10), de acordo com a seguinte fórmula:

$$NPC_i = 1 + (10 - 1) \times (PRO_{max} - PRO_i) / (PRO_{max} - PRO_{min})$$

Onde:

NPC_i = Nota Comercial atribuída a cada licitante i correspondente ao PRO_i

Art. 70. Todos os valores obtidos após a aplicação das regras dispostas no item anterior serão admitidos até a segunda casa decimal.

3.4. Seleção e formalização do contrato

Art. 71. Para efeito de julgamento da presente Licitação, do tipo técnica e preço, nos termos previstos no artigo 15, inciso V da Lei Federal nº 8987/95, será classificada em 1º lugar, e assim sucessivamente, a melhor proposta, observada a seguinte equação:

$$\text{NGP} = \text{NPT} + \text{NPC} \times 3,5$$

Onde:

NGP - Nota Geral da Proposta

NPT- Nota da Proposta Técnica (a nota Técnica varia de 1 a 65)

NPC - Nota da Proposta Comercial (a nota Comercial varia de 1 a 10)

Art. 72. A formalização da Concessão está condicionada ao estabelecido neste Edital e, cumulativamente, o Licitante Vencedor deve cumprir, antes da assinatura do Contrato de Concessão, o requisito de fornecimento de Garantia de Desempenho Operacional.

[Incluir aqui outros aspectos sobre o procedimento administrativo de formalização de propostas]

4

EXECUÇÃO DO CONTRATO

4.1. Aspectos gerais

[Incluir aqui aspectos gerais sobre a execução do contrato]

4.2. Garantia de execução

[Incluir aqui outros aspectos sobre a formalização e fornecimento da garantia de execução]

4.3. Marco operacional do sistema

4.3.1. Plano operacional

- Art. 73. A programação das linhas do STC será definida pela Prefeitura e a operação desses serviços será realizada por empresas privada.
- Art. 74. O planejamento, operação, monitoração e implantação de ajustes necessários no STC obedecerão às diretrizes, normas e regulamentações estabelecidas nos Contratos de Concessão e em normas e instruções complementares pertinentes às matérias.
- Art. 75. As linhas do transporte regular terão nome e código específicos, definidos de acordo com seus itinerários, estruturando uma nova rede na qual existirão 3 tipologias de linhas que são as troncais, as complementares e as troncais-complementares.
- Art. 76. As linhas troncais se caracterizaram por:
- Unir pontos ou zonas da cidade com alta mobilidade e os fluxos de maior demanda que estão vinculados principalmente ao centro, a UFSM, a estação rodoviária e a zona de Tancredo Neves e o futuro Hospital Regional.
 - Circular por vias e corredores da rede principal
 - Dispor em parte de seu percurso de medidas de melhoria da velocidade comercial como vias exclusivas, vias reservadas, faixas de ônibus e pontos de prioridade semafórica.
 - Dispor de umas frequências que podem chegar aos 6 minutos em horário de pico. Propõe-se que circulem entre as 5:00 h e as 23:00 h.

As linhas propostas são as seguintes:

Linha	Percurso
T01	Hospital Regional Pinheiro-Centro
T02	UFSM-Centro-Bonfim
T03	UFSM- Bonfim-Tancredo Neves
T04	UFSM-Centro-Nossa Senhora de Fátima-Salgado Filho

Linha	Percurso
T05	UFSM-Centro-Nossa Senhora Fatima-Nova Santa Marta
T06	Chácara das Flores-Urlândia
T07	UFSM-Centro-Nossa Senhora de Perpétuo Socorro
T08	Nossa Senhora Medianeira-Centro-Caturrita
T09	Presidente João Goulart-Divina Providencia
T10	Lorenzi-Centro-Itararé
T11	UFSM-Nossa Senhora Medianeira-Nova Santa Marta
T12	Nossa Senhora de Lourdes-Centro-Pinheiro Machado
T13	UFSM-Nossa Senhora Medianeira-Hospital Regional Pinheiro
T14	UFSM-Duque de Caxias-Bonfim

Art. 77. Esta rede principal se completa com uma rede complementar que se caracteriza por:

- Unir pontos de mobilidade mais baixa.
- Servir nos fluxos de mobilidade interna de núcleos como Camobi ou Tancredo Neves, entre outros.
- Oferecer uma alta cobertura territorial, provocando que disponham de itinerários menos diretos.
- Circular com frequências de passagem mais baixas.
- Apresentar pontos de intermodalidade com as linhas principais com as que servem como alimentadoras.
- Ao mesmo tempo em que mantêm a cobertura territorial, também mantêm a cobertura horária pelo que se propõe que circulem entre as 5:00 h e as 23:00h. Com este horário, também é possível facilitar o intercâmbio com as linhas principais.

As linhas propostas são as seguintes:

Linha	Percurso
C20	Rodoviária-Bonfim-Boi Morto
C21	Lorenzi-Rodoviária-Centro
C22	Boi Morto-Hospital Regional Pinheiro-Agroindustrial
C23	Camobi-Centro
C24	Camobi-São José (Circular)
C25	Presidente João Goulart-Centro-Campestre do Menino Deus
C26	Chácara das Flores-Centro-Divina Providência-Passo d'Areia
C27	Diacono João Luiz Pozzobon-Centro-Dom Antônio Reis (Circular)
C28	Rodoviária-Bonfim-Itararé
C29	Centro-Passo d'Areia
C30	Centro-Chácara das Flores
C31	Nossa Senhora do Perpétuo Socorro-Nova Santa Marta-Hospital Regional Pinheiro

Art. 78. Um terceiro tipo de linhas que são as troncais-complementares. Estas linhas são uma mistura de linhas principais e complementares, já que por um lado circulam pelos grandes corredores de demanda e nos que se propõem melhorias a que a velocidade comercial se refere; mas servem de forma pontual âmbitos com uma demanda específica como é o caso do aeroporto ou da ULBRA.

As linhas propostas são as seguintes:

Linha	Percurso
TC02	Aeroporto-Centro
TC12	Nossa Senhora de Lourdes-Centro-Ulbra

Art. 79. Os serviços circularão entre as 5:00 h e as 23:00 h, sendo os horários de pico e fora de pico os que se mostram a seguir.

HP Manhã	6:30	8:30
HP Almoço	12:00	14:00
HP Noite	17:00	19:00

Art. 80. O intervalo de passagem entre ônibus, oferecendo os intervalos em horário de pico e em horário fora do pico será o estabelecido na tabela seguinte, junto com as demais características operacionais do sistema:

Linha	Percurso	Longitude i/v (km)	Intervalo	Expedições / dia	Km / dia	Tempo percurso (h)	Velocidade comercial	Frota
T01	Hospital Regional Pinheiro-Centro	26,04	6-9 min	125	3.255,00	1,6	16	16
T02	UFSM-Centro-Bonfim	38,94	12 min	82	3.193,08	2,4	16	12
TC02	Aeroporto-Centro	37,06	60 min	19	704,14	2,3	16	2
T03	UFSM- Bonfim-Tancredo Neves	46,06	6-9 min	125	5.757,50	2,9	16	29
T04	UFSM-Centro-Nossa Senhora de Fátima-Salgado Filho	36,02	12 min	82	2.953,64	2,3	16	11
T05	UFSM-Centro-Nossa Senhora Fátima-Nova Santa Marta	42,52	6-9 min	125	5.315,00	2,7	16	27
T06	Chácara das Flores-Urlândia	23,34	10-15 min	80	1.867,20	1,5	16	9
T07	UFSM-Centro-Nossa Senhora de Perpétuo Socorro	35,58	8-12 min	97	3.451,26	2,2	16	17
T08	Nossa Senhora Medianeira-Centro-Caturrita	29,54	10-15 min	80	2.363,20	1,8	16	11
T09	Presidente João Goulart-Divina Providência	20,52	10-15 min	80	1.641,60	1,3	16	8
T10	Lorenzi-Centro-Itararé	29,30	8-12 min	97	2.842,10	1,8	16	14
T11	UFSM-Nossa Senhora Medianeira-Nova Santa Marta	39,88	20 min	54	2.153,52	2,5	16	7
T12	Nossa Senhora de Lourdes-Centro-Pinheiro Machado	34,44	12 min	82	2.824,08	2,2	16	11
TC12	Nossa Senhora de Lourdes-Centro-Ulbra	32,28	60 min	19	613,32	2,0	16	2
T13	UFSM-Nossa Senhora Medianeira-Hospital Regional Pinheiro	42,76	20 min	54	2.309,04	2,7	16	8
C20	Rodoviária-Bonfim-Boi Morto	40,08	20-30 min	42	1.683,36	3,1	13	9
C21	Lorenzi-Rodoviária-Centro	24,04	20-30 min	42	1.009,68	1,8	13	6
C22	Boi Morto-Hospital Regional Pinheiro-Agroindustrial	26,14	20-30 min	42	1.097,88	2,0	13	6
C23	Camobi-Centro	32,34	20-30 min	42	1.358,28	2,5	13	7
C24	Camobi-São José (Circular)	36,06	20-30 min	42	1.514,34	2,8	13	8
C25	Presidente João Goulart-Centro-Campestre do Menino Deus	22,79	20-30 min	42	957,29	1,8	13	5
C26	Chácara das Flores-Centro-Divina Providência-Passo d'Areia	35,82	20-30 min	42	1.504,32	2,8	13	8
C27	Diacono João Luiz Pozzobon-Centro-Dom Antônio Reis (Circular)	30,98	20-30 min	42	1.301,17	2,4	13	7
C28	Rodoviária-Bonfim-Itararé	26,80	20-30 min	42	1.125,66	2,1	13	6
C29	Centro-Passo d'Areia	9,87	20-30 min	42	414,53	0,8	13	2
C30	Centro-Chácara das Flores	10,93	20-30 min	42	458,94	0,8	13	3
TOTAL		810,12		1.663	53.669,12			252

4.3.2. Planejamento dos serviços

4.3.2.1. Acompanhamento no planejamento e na adequação da rede

- Art. 81. O planejamento do STC será fundamentado no permanente acompanhamento, por parte da Prefeitura, dos serviços existentes, bem como das condições de desenvolvimento da cidade de Santa Maria, de maneira a permitir a identificação das oportunidades de melhorias, ampliação e revisão da rede de transportes do STC e o mapeamento da evolução da demanda por transportes na cidade.
- Art. 82. Quaisquer alterações dos itinerários executados pela Concessionária sem autorização da Prefeitura, somente será justificada pela interdição de vias pelo órgão competente, por acidente ou desvio de tráfego e em prazo nunca superior a 24 (vinte e quatro) horas.
- Art. 83. Serão dispensadas de justificativas as alterações de itinerários registradas pelo Centro de Monitoramento da Operação - CMO através da fiscalização, monitoramento e controle da operação efetuados através da monitoração remota.

4.3.2.2. Procedimento para a modificação de linhas

- Art. 84. Sem prejuízo do equilíbrio econômico-financeiro do contrato e do limite estabelecido pela Lei no 8.666/93, caberá à Prefeitura a qualquer época, criar ou autorizar as seguintes modificações nas linhas, objetivando ajustes no STC, sem que assista ao operador qualquer direito a indenização:
- criar linhas;
 - aumentar ou diminuir a frota, o número de viagens e a frequência;
 - alterar o itinerário;
 - determinar novos pontos de parada, terminais e pontos de retorno;
 - acompanhar a evolução tecnológica, no que se refere aos sistemas inteligentes e aos sistemas de bilhetagem eletrônica; e
- Art. 85. Os ajustes a que se refere o item anterior obedecerão a procedimentos e padrões operacionais estabelecidos neste Edital e serão autorizados através de correspondência.
- Art. 86. Os ajustes a que se refere o item anterior obedecerão ao limite de 20% do total de linhas estabelecido pela Lei 14.474, de 16 de novembro de 20 11.
- Art. 87. Nos casos em que os ajustes acumulados a que se refere o item anterior interfiram em mais de 5% do total de quilometragem prevista para o serviço, haverá necessidade de revisão de equilíbrio econômico financeiro.
- Art. 88. A oportunidade e conveniência da criação de novos serviços convencionais, ou da alteração dos já existentes será avaliadas pelos técnicos da Prefeitura.
- Art. 89. A criação ou extinção de uma linha dar-se-á através de Resolução da Prefeitura, após análise e discussão de avaliação elaborada pelos técnicos da Prefeitura.

- Art. 90. Considerada exequível e conveniente a criação do novo serviço complementar ou local é da competência da Prefeitura analisar previamente os estudos e avaliações obedecendo às diretrizes e normas estabelecidas no PDMU.
- Art. 91. A criação de uma linha será orientada por estudos técnicos e avaliações econômicas e sociais, utilizando-se pesquisa técnicas e operacionais ou procedimentos alternativos, conforme estabelecido neste Edital.
- Art. 92. As alterações de itinerário deverão ser orientadas por pesquisas técnicas e operacionais ou procedimentos alternativos, avaliando-se as demandas existentes e a nova demanda prevista.
- Art. 93. Para o prolongamento ou modificação de itinerário de linha existente devem ser utilizados os seguintes procedimentos:
- i. Será verificado no campo se o sistema viário permite a modificação desejada, se a nova área a ser atendida possui densidade que justifique a alteração solicitada e se existe a possibilidade de atendimento por alguma linha existente, que diste no máximo 500 (quinhentos) metros da área de análise;
 - ii. Será analisado se a modificação pretendida para determinada linha oferecerá a solução mais racional, não concorrerá ou conflitará com outra linha e não infringirá o Contrato de Concessão e as demais instruções complementares pertinentes ao assunto;
 - iii. Será calculado o acréscimo de custo operacional decorrente da modificação e a quantidade de passageiros necessários para cobrir esses custos;
 - iv. Será estimada se a quantidade de passageiros da área a ser beneficiada atingirá a demanda necessária, procedendo-se, em caso de dúvida, pesquisa para verificar com maior precisão esta demanda;
 - v. Deverá ser cuidadosamente avaliada a demanda que ficará desatendida com a modificação; e
 - vi. Para a decisão final também deverá ser considerado o nível de renda da área, a tarifa a ser paga pela comunidade com a modificação, o aspecto social da linha e o equilíbrio entre a receita e o custo do STC.
- Art. 94. Para a criação de uma nova linha devem ser utilizados os seguintes procedimentos:
- i. Será analisado se a nova linha não infringirá o Contrato de Concessão e normas e instruções pertinentes;
 - ii. Será verificada a possibilidade de atendimento através de alterações de itinerários e/ou atendimentos incluídos na programação de linhas já existentes, analisando o reflexo da nova demanda na linha e os aspectos negativos para os antigos usuários;
 - iii. Na impossibilidade de atendimento nas formas descritas nos subitens anteriores, criar-se-á uma nova linha.
 - iv. Será estabelecido um itinerário racional para atender aos deslocamentos pretendidos;
 - v. Será medida a extensão total da linha calculando-se para diversas situações o número de viagens/dia, intervalos e a quilometragem total diária da linha;
 - vi. Será calculado o custo operacional desta linha para cada situação e com uma hipótese de tarifa (função do tipo de linha, extensão e tarifas de outras linhas da

área) obter-se-á a quantidade de passageiros necessária para viabilizá-la financeiramente em cada situação simulada;

- vii. De posse da demanda calculada e após comparação com outras linhas assemelhadas da área em estudo verificar-se-á a possibilidade da existência desses passageiros;
- viii. Posteriormente serão verificados os possíveis reflexos da linha a ser criada sobre as existentes, entre os quais, concorrência e superposição de itinerário;
- ix. A nova linha deverá sofrer um processo de monitoração, ajustando a sua programação com o crescimento da demanda; e
- x. A análise e decisão sobre a solução mais adequada obedecerá, ainda, aos subitens iv e vi do item anterior.

Art. 95. As criações ou alterações de linhas do STC serão avaliadas pela Prefeitura, quais sejam:

- i. Constatação de insuficiência ou inadequação operacional dos serviços feita através de levantamentos estatísticos e censitários próprios ou de outras fontes;
- ii. Possibilidade de atendimento à demanda existente no que diz respeito à segurança, conforto dos passageiros e viabilidade econômica;
- iii. Solicitações dos usuários, do Poder Público, da comunidade metropolitana em geral e de demais segmentos da sociedade civil organizada feitas diretamente à Prefeitura ou encaminhadas a esta por outros órgãos;
- iv. Solicitações da Concessionária e/ou Permissionária feitas, através de seus representantes legais, diretamente à Prefeitura;
- v. Crescimento da demanda decorrente do crescimento da população; e
- vi. Crescimento pontual da demanda, como consequência da expansão urbana, caracterizado por novos pólos geradores, como empreendimentos comerciais, industriais, serviços de educação, saúde, conjuntos habitacionais, unidades públicas ou privadas de serviços e crescimento dos adensamentos de núcleos habitacionais, entre outros.

Art. 96. A Concessionária e/ou Permissionária poderá propor os seguintes tipos de alterações nas programações do serviço das linhas a serem avaliadas ou implantadas pela Prefeitura:

- i. Modificação nos horários, bem como no número de viagens, considerando-se aumento ou redução na quantidade de passageiros da linha ou no tempo de viagem;
- ii. Adequação da frota e do serviço estabelecido à demanda da linha;
- iii. Esquemas operacionais do tipo expresso/parador e retorno em ponto intermediário do itinerário;
- iv. Esquemas operacionais para operações de eventos;
- v. Fusão e desmembramento de linhas;
- vi. Estacionamento da frota em pontos específicos para evitar viagem de retorno ociosa;
- vii. Novos atendimentos;
- viii. Redes de linhas específicas para sábados, domingos e feriados;
- ix. Medidas de combate à evasão de passageiros ou receita.

Art. 97. No caso de fusão ou suspensão de linhas devem ser definidas alternativas que garantam aos usuários as opções de deslocamentos existentes antes das alterações.

- Art. 98. A divisão de linhas em dois itinerários pode ser avaliada quando as novas linhas não tiverem intervalos superiores a 20 (vinte) minutos, no pico, e 30 (trinta) minutos, no entre pico.

4.3.3. Elementos para a operação do sistema

4.3.3.1. Uso das infraestruturas do município

- Art. 99. O sistema viário e o de circulação interferem no planejamento e na operação dos sistemas de transportes e alguns de seus componentes são considerados na infraestrutura do STC, cujos conceitos e diretrizes utilizados são apresentados nesta Seção.
- Art. 100. As vias arteriais ou locais por onde circulam as linhas de ônibus devem ter condições físicas adequadas para garantir a continuidade dos serviços e uma maior velocidade comercial dos veículos, proporcionando um menor tempo de deslocamento para os usuários.
- Art. 101. Nos corredores deverão ser implantadas vias e faixas exclusivas para o transporte coletivo, bem como sinalização de trânsito e semáforos que priorizem a circulação dos veículos do STC em relação ao privado.
- Art. 102. As faixas exclusivas para ônibus poderão ser no mesmo sentido ou em sentido oposto (contra-fluxo) ao tráfego normal e poderão ser segregadas das demais através de pintura, aplicação de calotas, tachões ou separador intransponível, no pavimento e com sinalização horizontal/vertical adequada podendo também utilizar sinalização eletrônica de acordo com as normas estabelecidas pelos órgãos competentes.

4.3.3.2. Paradas

- Art. 103. Os pontos de parada e de retomo que forem sendo implantados ou renovados deverão atender as normas de acessibilidade e serem dotados de informações dentro dos padrões definidos no PDMU.
- Art. 104. Os pontos de parada e de retomo do STC são determinados e implantados pela Prefeitura. Nos casos em que estiverem localizados em rodovias federais e estaduais deverão ser implantados após a devida autorização do órgão competente.
- Art. 105. Os pontos de parada serão distanciados de acordo com a densidade populacional das áreas adjacentes e obedecidas as restrições de circulação nas vias, devendo existir sempre que as condições físicas permitam:
- i. Sinalização indicativa;
 - ii. Abrigo;
 - iii. Passeio pavimentado com largura adequada e todos os elementos de acessibilidade;
 - iv. Informações sobre a operação das linhas que ali param.
- Art. 106. Quando não existirem condições físicas, os pontos de parada serão caracterizados por meio de montantes ou de coluna de sinalização.

- Art. 107. Para determinar a localização dos pontos de parada deverão ser observados, sempre que possível, os seguintes aspectos:
- Uma distância mínima de 50 (cinquenta) metros antes dos semáforos e/ou interseções;
 - A não existência de meio-fio rebaixado;
 - A não existência de rampas ascendentes longitudinais ou transversais; e
 - Demais instruções normativas pertinentes.
- Art. 108. As distâncias entre os pontos de parada serão, sempre que possível, de 250 (duzentos e cinquenta) a 350 (trezentos e cinquenta) metros para os localizados no centro da cidade, e de 350 (trezentos e cinquenta) a 500 (quinhentos) metros para os demais. Nos casos dos corredores troncais essas distâncias deverão ser em torno de 500 (quinhentos) metros, preferencialmente nas vias ou faixas exclusivas.
- Art. 109. Para a determinação dos pontos de parada será utilizada a sinalização indicada no PDMU e seu desenvolvimento posterior:
- Qualquer equipamento instalado deverá conter, em local visível, as informações de interesse público definidas pela Prefeitura; e
 - Todas as paradas localizadas em corredores serão cadastradas em sistemas e identificadas por codificação estabelecida pela Prefeitura.
- Art. 110. As plataformas dos abrigos, que forem sendo implantadas ou renovadas, deverão ter as características especificadas no PDMU:
- Art. 111. Cada plataforma deverá ter quantos abrigos forem necessários para atender a demanda prevista em cada ponto de parada de ônibus.
- Art. 112. Nos corredores de alta demanda os abrigos deverão ser apropriados com um modelo único em toda sua extensão, sem desconsiderar o padrão da Prefeitura. Deverão possuir bancos, lixeiras, iluminação própria, além de painel com mensagens institucionais e informativas sobre as linhas que operam em cada ponto de parada, inclusive informação em braile para deficientes visuais.
- Art. 113. Os abrigos poderão ter espaços para comercialização, desde que devidamente aprovados pela Prefeitura.
- 4.3.3.3. Dispositivos de segurança**
- Art. 114. A Concessionária e/ou Permissionária deverá possuir 100% (cem por cento) da frota com microcâmera e circuitos fechados de gravação de imagens internas e externas.
- Art. 115. As microcâmeras e os circuitos fechados de gravação de imagens internas e externas deverão obedecer a especificações técnicas mínimas definidas pela Prefeitura.
- Art. 116. A Concessionária e/ou Permissionária deverá possuir sistema que permita gravação e armazenamento das imagens correspondentes a todo o período de operação dos ônibus. O armazenamento deverá ser feito por, no mínimo, 72 (setenta e duas) horas e a

Prefeitura poderá solicitar as imagens gravadas, que serão disponibilizadas pela Concessionária e/ou Permissionária em, no máximo, 24 (vinte e quatro) horas.

Art. 117. Os veículos devem possuir três adesivos de aviso de monitoramento conforme local e modelo especificado pela Prefeitura.

Art. 118. A Concessionária e/ou Permissionária deverá possuir 100% (cem por cento) da frota equipada com dispositivo de segurança que impeça a partida do veículo com as portas abertas.

- O dispositivo deverá, também, impedir a abertura das portas, caso o veículo esteja em movimento, ainda que o motorista acione a válvula de comando.
- O dispositivo deverá permitir que, em caso de acidentes ou de princípio de incêndio, as portas sejam automaticamente destravadas.

4.3.3.4. Veículos

Art. 119. A frota de veículos deverá operar no STC obedecendo às normas e especificações estabelecidas na Constituição Brasileira, em leis federais, estaduais e municipais sobre o assunto, em normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – NBR vinculadas a legislação pertinente, resoluções, portarias, no Contrato de Concessão, e em normas e instruções complementares pertinentes ao Transporte Público de Passageiros.

Art. 120. Os veículos deverão ingressar para operação no STC após estarem aprovados em vistoria da Prefeitura e devidamente cadastrados no Sistema.

Art. 121. Não serão entendidos como ingresso de veículo para operação ou suspensão da operação do veículo no STC os remanejamentos temporários de frota devidamente autorizados pela Prefeitura;

Art. 122. Para manter um nível de serviço adequado à população, a idade média da frota deverá ser de 5 (cinco) anos.

Art. 123. A vida útil será de 10 (dez) anos

Art. 124. Entre outras especificações, os veículos de cada Concessionária deverão obedecer aos seguintes requisitos:

- i. Terem tipo, características e idade conforme especificado no Contrato de Concessão, Regulamento e/ou neste Manual de Operação;
- ii. Possuírem equipamentos e sistemas eletrônicos necessários ao pleno funcionamento do sistema de coleta de dados compatíveis com o da Prefeitura, conforme especificações contidas neste Edital;
- iii. Possuírem sistema de monitoramento de localização dos ônibus em condições de ser conectado ao Sistema Inteligente de Monitoramento da Operação da Prefeitura;
- iv. Terem bancos estofados;
- v. Terem painel traseiro liso que possibilite a fixação de adesivos;
- vi. Possuírem pneus radiais;
- vii. Apresentarem a comunicação visual estabelecida pela Prefeitura;

- viii. Estarem assegurados contra riscos de responsabilidade civil, com cobertura para passageiros e terceiros;
- ix. Não possuírem débitos de IPVA, de seguro obrigatório e taxas de trânsito;
- x. Possuírem sistema de comunicação do veículo com o passageiro e com o Controle Operacional da Prefeitura;
- xi. Serem acessíveis, equipados com Plataforma Elevatória Veicular - PEV(elevador) para embarque e desembarque de pessoas deficientes em cadeira de rodas ou com mobilidade reduzida ou dotados de tecnologia que possibilite a acessibilidade do usuário nos veículos;
- xii. Ser climatizado e ter cambio automático;

Art. 125. Para os veículos atuais que não sejam climatizados e não tenham cambio automático, deverão se ajustar aos requisitos solicitados pela Prefeitura, no máximo até a data de sua renovação.

Art. 126. Durante o período do Contrato de Concessão, a Prefeitura poderá exigir outros requisitos, objetivando a melhoria do nível de serviço para os usuários, desde que não prejudique o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Art. 127. Os veículos poderão estar equipados com aparelhos sonoros e/ou audiovisuais, desde que autorizados pela Prefeitura.

Art. 128. Os veículos destinados à renovação ou ampliação de frota deverão ser novos, aprovados pela vistoria da Prefeitura e estarem devidamente cadastrados para a operação no sistema.

Art. 129. No caso de renovação de frota, deverão ser prioritariamente renovados os veículos com idade mais avançada. Obrigatoriamente devem ser substituídos os veículos que atingiram a vida útil.

Art. 130. As características dos veículos a serem adquiridos deverão ser compatíveis com a demanda e tipo de serviço das linhas que atenderão, conforme determinação da Prefeitura.

Art. 131. A aquisição dos veículos será de inteira responsabilidade de cada Concessionária e/ou Permissionária, devendo a mesma obedecer aos procedimentos estabelecidos neste Edital.

4.3.3.5. Garagens

Art. 132. A área da garagem deverá ser suficiente para comportar e manobrar todos os veículos da empresa.

Art. 133. Além das especificações solicitadas neste item, serão necessárias a apresentação da licença para funcionamento pela Prefeitura e licença ambiental emitida por órgão competente.

Art. 134. A Concessionária e Permissionária deverá possuir estrutura necessária de equipamentos, maquinário e ferramental utilizados nas garagens para:

- Serviços de Manutenção;
- Serviços Administrativos e de Gestão; e
- Operação e Controle.

[Incluir aqui outros aspectos e características de garagens ou outros elementos para a prestação do serviço]

4.3.3.6. Sistemas inteligentes de mobilidade para operação do transporte público

Art. 135. A exploração do STC será efetuada com ajuda de um sistema inteligente de operação, que facilitará o monitoramento do estado da rede em tempo real e fornecerá informações aos usuários.

Art. 136. O sistema de monitoramento estará conectado com o servidor da Prefeitura para a transmissão de informações que ajudem ao planejamento e controle da exploração por parte dos técnicos da Prefeitura.

[Incluir aqui as características do sistema finalmente implantado, os condicionantes de uso, especificações, elementos, etc]

4.4. Indicadores de desempenho

[Aqui é preciso estudar e analisar qual é o sistema de qualidade da operação e suas características]

[A ideia seria que o explorador estivesse submetido a um regime de controle da qualidade o cumprimento ou não do qual pudesse afetar ao valor de receita finalmente recebido]

Art. 137. A exploração do STC estará sometida a um intenso controle quanto da qualidade do serviço e o desempenho da Concessionária.

Art. 138. O Plano de Controle da Qualidade avaliará determinados aspectos da exploração do serviço e outorgará uma pontuação em função do cumprimento ou não das metas de qualidade.

Art. 139. Os indicadores a serem avaliados e o procedimento de cálculo será feito de acordo com a tabela seguinte:

Item	Desempenho	Procedimento de cálculo	Fonte de informação	Meta	Avaliação	Pontuação
1	Cumprimento do plano operacional estabelecido no contrato	[Num de trajetos operados / Num de trajetos designados] x 100	Centro de Controle da Operação	Acima de 80%	>95%	25
					[90% - 95%]	22
					[80%-90%]	20
					[70%-80%]	15
					<70%	5
2	Pontualidade e regularidade (adesão aos horários estabelecidos e ao intervalo de passo de veículos)	[Num de trajetos "no horário" no ponto final de parada/ Num total de trajetos operados] x 100	Centro de Controle da Operação	Acima de 70%	>85%	20
					[70%-85%]	17
					[50%-70%]	8
					<50%	0
3	Limpeza nos ônibus e condições de manutenção dos	Número de ônibus que não atendem os critérios de	Avaliação por terceiro	Max 60 casos/ período	<15	20
					[15-60]	15
					>60	5

Item	Desempenho	Procedimento de cálculo	Fonte de informação	Meta	Avaliação	Pontuação
	equipamentos	limpeza				
4	Horas de operação (dias úteis, finais de semana, feriados)	[Num de horas operadas/ Num de horas programadas] x 100	Centro de Controle da Operação	Acima de 80%	>95%	15
					[90% - 95%]	13
					[80%-90%]	10
					[70%-80%]	8
					<70%	0
5	Fiabilidade dos ônibus/ Nº de avarias	Número de avarias	Centro de Controle da Operação/ Comprovação por terceiro	Max 12 avarias/ período	<2	10
					[2-12]	7
					>12	0
6	Reclamações	Número de reclamações de clientes	Centro de Controle da Operação/ Comprovação por terceiro	Max 20 casos/ período	<6	10
					[6-20]	7
					>20	0

Art. 140. A Prefeitura contratará uma equipe específica de fiscais para controlar a qualidade do serviço, cujo custo será sufragado pela Concessionária. Os controles serão realizados mensalmente.

Art. 141. O incumprimento contínuo das metas de qualidade comportará o pagamento de multa, expressada em % da receita mensal do explorador de acordo com o quadro anexo:

Calificação dos indicadores de desempenho	% de multa sobre a receita mensal do explorador
Entre 65 e 75 pontos	2%
Entre 55 e 65 pontos	7%
Abaixo de 55 pontos	10%

4.5. Fiscalização da operação

Art. 142. A operação do STC será monitorada, fiscalizada e controlada permanentemente pela Prefeitura, em conformidade com o estabelecido no Contrato de Concessão e nas demais normas legais e regulamentares aplicáveis.

Art. 143. A fiscalização dos serviços do STC será exercida por meio de agentes credenciados e identificados e tem como principal objetivo fazer cumprir os parâmetros técnicos - operacionais definidos pela Prefeitura e estabelecidos no Contrato de Concessão.

Art. 144. Os agentes de fiscalização do STC serão funcionários da Prefeitura, devidamente treinados e capacitados para este fim.

Art. 145. Os agentes da fiscalização poderão, quando necessário, intervir na operação do STC e determinar ações de caráter emergencial, com a finalidade de ajustar ou dar continuidade à execução dos serviços.

- Art. 146. No exercício da fiscalização poderá ser utilizado todo e qualquer instrumento, equipamento ou tecnologia considerado necessário para a garantia de um bom serviço para os usuários do STC.
- Art. 147. Sempre que for necessária, a fiscalização da Prefeitura poderá adotar o serviço velado/reservado, ficando isenta de identificação.
- Art. 148. Entre as principais funções desempenhadas pela fiscalização destacam-se:
- i. Fiscalização, monitoramento e controle da operação;
 - ii. Vistoria de frota;
 - iii. Fiscalização dos Terminais de Integração; e
 - iv. Fiscalização do transporte remunerado não autorizado.
- Art. 149. Os agentes da Prefeitura, quando exercendo suas atividades de fiscalização, monitoramento e controle da operação deverá priorizar a verificação da má operação da Concessionária e/ou Permissionária, quando registrada através de reclamações de usuários.
- Art. 150. De acordo com o item anterior - Sistemas Inteligentes de Mobilidade para Operação do Transporte Público, a fiscalização poderá utilizar o Sistema de Controle para subsidiar o seu planejamento diário, na identificação das irregularidades cometidas pela Concessionária, Permissionária, e/ou seus prepostos.
- Art. 151. Constatadas quaisquer irregularidades perante disposições legais ou contratuais, a fiscalização determinará a correção dos procedimentos adotados pela Concessionária e/ou aplicará as sanções previstas.
- Art. 152. A Prefeitura orientará a Concessionária e/ou Permissionária e seus auxiliares sobre o atendimento e fiel observância do Contrato de Concessão, sem prejuízo de sua ação fiscalizadora e da vigilância indispensável ao desempenho de suas atividades.

4.6. Marco econômico do contrato

4.6.1. Estabelecimento da tarifa máxima do contrato

- Art. 153. Constitui a tarifa máxima do contrato o valor, expressado em reais por passageiro, que corresponde com o Preço de Remuneração do Operador (PRO) ofertado pela empresa vencedora da Licitação.
- Art. 154. Como indicado no item correspondente, o PRO deve ser calculado visando à incorporação de todos os custos de operação a partir de um modelo econômico – financeiro que assegure uma TIR máxima da exploração do 8,95% de acordo com a planilha de cálculo.

4.6.2. Cálculo de custos de exploração

Art. 155. Custo Total para a prestação dos serviços do STC será estabelecido conforme metodologia e fórmulas apresentadas a seguir. Ele servirá como base para elaboração do Fluxo de Caixa para a exploração do sistema.

Art. 156. Para compor os custos das Concessionárias a Prefeitura obterá os preços dos insumos através de pesquisas, junto aos órgãos oficiais ou revendedores, e deverá mantê-los atualizados anualmente.

Art. 157. O Custo Total da Concessionária para prestação do serviço é composto por quatro parcelas: Custo Variável, Custo Fixo, Custo de Capital e Custo Imputado, ou seja:

$$CCE_i = CVE_i + CFE_i + CCE_i + CIE_i$$

Onde:

CCE_i = Custo Total da Concessionária i;

CVE_i = Custo Variável da Concessionária i;

CFE_i = Custo Fixo da Concessionária i;

CCE_i = Custo de Capital da Concessionária i; e

CIE_i = Custo Imputado da Concessionária i.

Art. 158. O Custo Variável - CV é a parcela do custo operacional que mantém relação direta com a quilometragem percorrida, ou seja, sua incidência só ocorre quando o veículo está em operação. Esse custo é constituído pelas despesas com os consumos de combustível, lubrificantes, rodagem, peças e acessórios, ou seja:

$$CV = CDS + CLF + CRD + CPA$$

Onde:

CV = Custo variável;

CDS = Custo com óleo diesel;

CLF = Custo com lubrificantes;

CRD = Custo com rodagem; e

CPA = Custo de peças e acessórios.

Art. 159. O Custo variável a ser considerado para cada Concessionária- CVE_i será obtido pela soma do custos variável de cada tipo de veículo, sendo esses calculados multiplicando-se a quilometragem programada de cada tipo de veículo (útil e ociosa) pelo respectivo custo unitário variável por quilômetro relativo ao óleo diesel, lubrificantes, rodagem, peças e acessórios.

Art. 160. O Custo com óleo diesel - CDS será obtido pelo produto do custo do óleo diesel por quilometro pela quilometragem programada, para cada tipo de equipamento.

Art. 161. O custo unitário com óleo diesel por quilômetro será o produto do coeficiente de consumo, expresso em litros/quilometro, para cada tipo de veículo pelo preço do óleo diesel expresso em R\$/litro.

- Art. 162. Os coeficientes de consumo de óleo diesel serão os indicados pela licitante em sua proposta econômica e os preços serão obtidos através de valores informados pela Agência Nacional de Petróleo- ANP ou pesquisas junto aos fornecedores.
- Art. 163. O Custo com lubrificantes - CLF será o somatório dos produtos do coeficiente de consumo dos lubrificantes, expresso em l/km, pelo preço de cada tipo de lubrificante por litro obtendo-se o custo com lubrificantes expressos (R\$/km).
- Art. 164. Os lubrificantes a serem considerados no coeficiente de consumo são: óleos para motor, diferencial, caixa de marcha, freio, graxa e hidráulico.
- Art. 165. Os coeficientes de consumo dos lubrificantes serão os indicados pela licitante em sua proposta econômica e os preços serão obtidos através de valores informados pela Agência Nacional de Petróleo- ANP ou pesquisas junto aos fornecedores.
- Art. 166. O Custo com rodagem - CRD será o somatório dos custos com pneus e recapagens. A determinação do consumo dos componentes é baseada nos seguintes itens:
- Vida útil do pneu, expressa em quilômetros, que inclui a sua primeira vida e a vida da recapagem;
 - Número de jogos de pneus existentes no veículo;
 - Número de pneus por jogo; e
 - Número de recapagens previstas para cada tipo de pneu.
- Art. 167. Para os valores dos itens acima listados serão consideradas as informações apresentadas pela Concessionária, não podendo a vida útil do pneu ser menor do que 88.500 km para qualquer tipo de veículo.
- Art. 168. O custo unitário com pneus expresso em (R\$/km) por tipo de veículo é obtido pelo custo total do conjunto da rodagem, incluindo pneus e recapagens, vezes o número de pneus dividido pela quilometragem da vida útil do conjunto.

$$CROD_i = (CRCONJ_i \times N^\circ \text{ de Pneus } i) / VUP_i$$

Onde:

CROD_i = Custo com rodagem por tipo de veículo;

PRP_i = Preço do Pneu por tipo de veículo; e

VUP_i = Vida útil do conjunto da rodagem por tipo de veículo.

- Art. 169. O custo total da rodagem CTROD é obtido pelo somatório do produto de cada despesa com rodagem por tipo de veículo (DROD_i) pela quilometragem rodada por cada tipo de veículo.

$$CTROD = \sum [CROD_i \times VUP_i]$$

Onde:

CTROD = Custo total com rodagem;

COD_i = Custo com rodagem por tipo de veículo; e

VUP_i = Vida útil do conjunto da rodagem por tipo de veículo.

Para este item foram consideradas 3 recapagens.

- Art. 170. O Custo de peças e acessórios será obtido pelo produto do custo unitário total de peças e acessórios expresso em (R\$/km) pela quilometragem programada, para cada tipo de veículo.
- Art. 171. O Custo Fixo - CF será calculado pelo produto do Custo fixo por veículo multiplicado pela frota operacional.
- Art. 172. O Custo Fixo por veículo é composto pelos seguintes itens: Custo com Pessoal de Operação e Manutenção, Custo com Pessoal Administrativo, Despesas Diversas e com Fardamento, Seguro Obrigatório e Seguro de Responsabilidade Fiscal.

$$CF = CPO + CPM + CPA + DD + DF + DS$$

Onde:

CF= Custo Fixo;

CPO= Custo com Pessoal de Operação;

CPM = Custo com Pessoal de Manutenção;

CPA = Custo com Pessoal Administrativo;

DDI = Despesas Diversas;

DFA = Despesas com Fardamentos;

DSE = Despesas com Seguro Obrigatório e Seguro de Responsabilidade Social.

- Art. 173. Os custos com Pessoal de Operação e Manutenção correspondem ao somatório das despesas com motoristas, cobradores, fiscais, despachantes, pessoal de manutenção e manobristas. Cada despesa obtém-se multiplicando o fator de utilização da categoria, pelos respectivos valores de salário e encargos sociais, somado ao valor do abono multiplicado pelo fator de utilização. Este resultado obtido é multiplicado por 12 (doze) e pela frota total operacional por tipo de veículo para obtenção do Custo Anual com Pessoal de Operação e Manutenção:

$$CAPOM = (\sum (FU_i \times SAL_i \times ES_i) + (ABN_i \times FU_i)) \times FTOP \times 12$$

Onde:

CAPOM = Custo Anual com Pessoal de Operação e Manutenção;

FU_i= Fator de Utilização da Categoria;

SAL_i= Salário da Categoria;

ES_i= Encargo Social da Categoria;

ABN_i= Abono da Categoria; e

FTOP= Frota Total Operacional

- Art. 174. Os custos com Pessoal Administrativo será estabelecido como sendo um percentual dos custos com Pessoal de Operação e Manutenção, a ser indicado pelo licitante na sua proposta econômica, não podendo este percentual ultrapassar a XX%. Esse custo incluirá a equipe externa contratada pela Prefeitura para o controle do sistema de qualidade, estimado inicialmente em R\$ XXX

- Art. 175. As Despesas Diversas correspondem a custos gerais administrativos como água, energia elétrica, telefonia, internet, entre outros, e corresponderá a XX% do valor médio de cada veículo característico do sistema, obtido através da média ponderada dos preços de cada tipo de veículo do sistema pela quantidade de cada tipo de veículo.
- Art. 176. As Despesas com Fardamento são obtidas multiplicando a soma dos fatores de utilização indicados pelo licitante na proposta econômica pelo valor do fardamento.
- Art. 177. As Despesas com Seguros correspondem aos custos com Seguro Obrigatório (DPVAT) e Seguro de Responsabilidade Civil.
- Art. 178. O Custo de Capital - CC é expresso em veículo por ano e será o resultado da depreciação da frota e instalações.
- Art. 179. O total resultante dos custos de capital será dividido pelo Percurso Médio Anual - PMA para obtenção dos Custos de Capital por Quilômetro, expressos em R\$/ Quilômetro.
- Art. 180. O cálculo da Depreciação da Frota - DEP depende da quantidade de veículos por tipo, da taxa de depreciação anual por tipo de veículo, do preço do veículo por tipo reduzido do valor residual. Ela é calculada da seguinte forma:
- $$CEP = \sum [FOP_i \times TDEP_i \times (PVEIC_i - VRES)]$$
- Onde:
- CEP = Custo com a depreciação anual;
 - FOP_i = Frota operacional por tipo de veículo i;
 - TDEP_i = Taxa de depreciação por tipo de veículo i;
 - PVEIC_i = Preço do tipo de veículo i; e
 - VRES = Valor residual dos veículos
- Art. 181. O Valor residual será considerado o indicado pelo licitante na sua proposta econômica, limitado em 10% para todos os tipos de veículos.
- Art. 182. O Coeficiente de Depreciação para veículos será o correspondente de dividir pela vida útil do mesmo a resta entre 100% do valor do veículo menos o valor residual em percentagem.
- Art. 183. A Depreciação Mensal das Instalações e Equipamentos - DIE corresponde a 1,5% da Soma da Depreciação de todos os tipos de veículos.
- Art. 184. O Custo Imputado é representado pelos tributos (impostos e taxas) que incidem sobre a receita operacional das Concessionárias e devem ser incluídos na planilha de custos.
- Art. 185. Os principais tributos incidentes sobre a receita da atividade são:
- i. Imposto Sobre Serviços (ISS);
 - ii. Contribuição Social sobre o Faturamento (COFINS); e
 - iii. Programa de Integração Social (PIS).

4.6.3. Remuneração da concessionária e atualização da tarifa

4.6.3.1. Remuneração

Art. 186. A Concessionária será remunerada com base no Preço de Remuneração ao Operador - PRO, valor monetário proposto pelo Licitante Vencedor para remunerá-lo por Passageiro Equivalente Catracado- PEC e que constitui a tarifa do sistema, em contrapartida à prestação dos serviços do STC desde que observados os indicadores de qualidade previstos nas cláusulas correspondentes no presente Edital.

Art. 187. O Passageiro Equivalente Catracado da linha j (PEC_j) é o total de Passageiros Transportados (PT_j) por uma linha menos os Passageiros Gratuitos (PTG_j), menos 50% (cinquenta por cento) dos Passageiros Estudantes (PE_j) e menos 50% (cinquenta por cento) dos passageiros transportados aos domingos (PTD_j), registrados na catraca, e seu valor é calculado através da seguinte expressão:

$$PEC_j = PT_j - PTG_j - PE_j/2 - PTD_j/2$$

Art. 188. A Concessionária tem direito a 100% (cem por cento) da Remuneração, caso atinja as notas mensais estabelecidas nos indicadores de desempenho.

Art. 189. O incumprimento contínuo das metas de qualidade comportará o pagamento de multa, expressada em % da receita mensal do explorador de acordo com o quadro anexo:

Calificação dos indicadores de desempenho	% de multa sobre a receita mensal do explorador
Entre 65 e 75 pontos	2%
Entre 55 e 65 pontos	7%
Abaixo de 55 pontos	10%

4.6.3.2. Atualização da tarifa

Art. 190. O Preço de Remuneração ao Operador - PRO - será reajustado, anualmente, de acordo com a fórmula que segue:

$$PRO_{i+1} = f \cdot PRO_i$$

Art. 191. O fator de reajuste f será calculado de acordo com a fórmula seguinte:

$$f = 0,5 \cdot [a \cdot \Delta CPe + b \cdot \Delta CV_{sub1} + c \cdot \Delta CV_{sub2}] + 0,5 \cdot \Delta I$$

Onde:

- CPe = Custo de Pessoal, formada como soma de:

$$CPe = CPO + CPM + CPA$$

Com:

CPO= Custo com Pessoal de Operação;

CPM = Custo com Pessoal de Manutenção;

CPA = Custo com Pessoal Administrativo;

- $CV_{sub1} = CDS + CLF$
- $CV_{sub2} = CRD + CPA$

Onde:

CDS = Custo com óleo diesel;

CLF = Custo com lubrificantes;

CRD = Custo com rodagem; e

CPA = Custo de peças e acessórios.

- Inflação (índice IPCA - divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE)
- $\Delta CPe = CPe_{i-1} / CPe_i$
- $\Delta CV_{sub1} = CV_{sub1,i-1} / CV_{sub1,i}$
- $\Delta CV_{sub2} = CV_{sub2,i-1} / CV_{sub2,i}$
- $\Delta I = I_{i-1} / I_i$
- a, b, c apresenta a proporção de cada variável sobre o total de custos considerados na atualização.

Art. 192. Se o valor f ficar abaixo de 1,02, a atualização do valor do PRO (tarifa) não será efetuada.

Art. 193. O valor máximo f aplicável é de 1,06

Art. 194. O valor do PRO deve ser revisto a cada 4 (quatro) anos de vigência do contrato, ou a qualquer momento, desde que surja um fato extraordinário.

Art. 195. Este procedimento tem como finalidade manter o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, em conformidade com o estabelecido no artigo 65 da Lei Federal de 1993 e nos artigos 9º, 10º e 11º da Lei Federal no 8.987, de 1995 e no Contrato de Concessão.

Art. 196. Fica vedado o pedido de reequilíbrio econômico-financeiro, por parte da Concessionária, em decorrência da frustração da demanda projetada pelos estudos de viabilidade contidos no Projeto Básico.

4.7. Marco administrativo do contrato

[Incluir aqui direitos e obrigações, condições de extensão do contrato, regime de sanções, penalidades e multas]