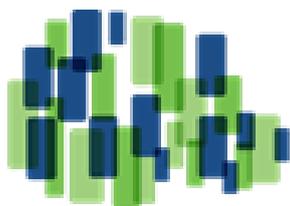




PARANÁ

GOVERNO DO ESTADO
SECRETARIA DAS CIDADES



ParanaCidade



AGÊNCIA DE ASSUNTOS METROPOLITANOS DO PARANÁ



Consulta Pública nº 01/2023-DIRTRA

SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO
DE PASSAGEIROS DA REGIÃO
METROPOLITANA DE CURITIBA
STPP/RMC

13. ANEXO XIII
TERMO DE REFERÊNCIA



PARANACIDADE

**APOIO NA ELABORAÇÃO DE EDITAL E MODELO DE SELEÇÃO PARA
DELEGAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS
DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA**

ANEXO XII – TERMO DE REFERÊNCIA

SÃO PAULO

NOVEMBRO/2023



1. OBJETO

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



especificações técnicas contidas no APÊNDICE III.II - ESPECIFICAÇÕES BÁSICAS DE WIFI, do **EDITAL**.

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

2. JUSTIFICATIVA

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

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

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

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

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

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

2.3. Em argumentação precípua, a presente **LICITAÇÃO** se justifica, sob o ponto de vista do atendimento aos requisitos legais, pois até a presente data, o **SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA** é exercido de forma precária, sem nunca ter ocorrido a **LICITAÇÃO** do sistema nem ter um **CONTRATO** entre o **PODER CONCEDENTE** com as empresas operadoras, ou seja, a região é

atendida por **LINHAS** de ônibus cujos **CONTRATOS** não foram oriundos de um processo licitatório. Ainda, sob o ponto de vista da necessidade de melhoria contínua na prestação dos serviços públicos e de prover a **REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA** de serviço de transporte público coletivo eficiente e eficaz pelas razões que passa a expor.

2.4. Sendo assim, necessário contextualizar que a Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná - **AMEP**¹ é uma Autarquia vinculada à Secretária de Estado das Cidades, do Governo do Estado do Paraná, com autonomia técnica e administrativa, que tem por competência básica a promoção, elaboração, aprovação, cumprimento e controle do planejamento integrado dos 29 municípios na Região, abrangendo as áreas que envolvem o transporte coletivo, o desenvolvimento urbano integrado, serviços públicos de interesse comum, com base em diretrizes técnicas e a legislação vigente.

2.5. Dentro deste escopo, importante destacar que a **AMEP** tem, ainda, como competência autorizar e delegar a terceiros, por meio de **CONCESSÃO**, a prestação e a exploração de Serviços Públicos de Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros no Estado do Paraná, conforme disposto na Lei Complementar nº 153 de 2013².

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

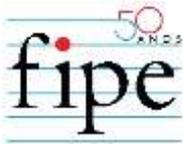
² **Lei Complementar 153 - 10 de janeiro de 2013**

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

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

§ 2º No âmbito da Administração Pública Estadual, as competências para delegação do serviço de transporte coletivo público intermunicipal de passageiros entre os Municípios de Adrianópolis, Agudos do Sul, Almirante Tamandaré, Araucária, Balsa Nova, Bocaiúva do Sul, Campina Grande do Sul, Campo do Tenente, Campo Largo, Campo Magro, Cerro Azul, Colombo, Contenda, Curitiba, Doutor Ulysses, Fazenda Rio Grande, Itaperuçu, Lapa, Mandirituba, Piên, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, Quitandinha, Rio Branco do Sul, Rio Negro, São José dos Pinhais, Tijucas do Sul, Tunas do Paraná, da Região Metropolitana de Curitiba, bem como as funções fiscalizatórias, de planejamento e de gestão do mesmo serviço serão exercidas pela Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba - COMEC, criada pela Lei Estadual nº 6.517, de 02 de janeiro de 1974.

§ 3º No exercício das competências referidas no parágrafo anterior, fica a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – COMEC autorizada a celebrar convênios e/ou consórcios públicos com o Município de Curitiba e os entes de sua administração direta e indireta, bem como com os demais municípios da Região Metropolitana de Curitiba, para integração de



- 2.6. Concomitante a isto, a **AMEP** tem sido constantemente confrontada a agir no sentido que propor soluções aos usuários do Transporte Coletivo da **REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA**. De extrema relevância reforçar que este serviço de transporte coletivo metropolitano é realizado em caráter de permissão precária, ou seja, que demanda ser licitado e, em paralelo às ações de seu gerenciamento, estão acontecendo os trabalhos para lograr tal êxito, conforme descreve-se na sequência.
- 2.7. É reconhecida e indiscutível a complexidade de operação de um Sistema de Transporte Coletivo Metropolitano de Passageiros, com aproximadamente 900 (novecentos) ônibus e a decorrente dificuldade logística e operacional em prover esse serviço essencial que transporta em torno de 400.000 usuários diariamente, integrando municípios com realidade específica, que envolve diferentes características e abrangências geográficas, questões sociais e econômicas, infraestrutura disponível, formato do serviço de transporte coletivo, dentre inúmeras questões. Assim, não é possível estabelecer regras/normas gerais que funcionem e tragam resultados semelhantes para todos.
- 2.8. Nota-se, com isso, que o Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, é um organismo “vivo” e complexo cuja gestão requer permanentes adequações às circunstâncias urbanas. Imaginar a estrutura do sistema de transporte de maneira isolada sem as interações com outros aspectos da urbe é possível apenas sob o ponto de vista teórico.
- 2.9. Ao longo dos anos, com a formação da **REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA - RMC**, onde, embora a competência constitucional do transporte coletivo urbano seja dos próprios Municípios, o serviço metropolitano sob a gestão da **AMEP** realiza o serviço municipal em 16 das 19 cidades atendidas, ou seja, o transporte coletivo urbano é realizado pelo transporte coletivo

sistemas de transporte coletivo de passageiros e para delegação do exercício da fiscalização e gestão do serviço de transporte intermunicipal metropolitano.

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

metropolitano, gerenciado pela **AMEP**. Somente três desses municípios, mais a Capital, contemplam **LICITAÇÃO** do atendimento urbano, quais sejam: Araucária, Campo Largo e São José dos Pinhais.

- 2.10. Um atendimento que foi concebido e estabelecido nesse formato, ao longo das décadas, serviço esse que possibilita a integração metropolitana que resultou na formação e estabelecimento dos municípios e, principalmente da Capital. Certamente Curitiba não teria seu atual desenho se não houvesse a integração metropolitana mediante o pagamento de apenas uma tarifa.
- 2.11. Certamente a **RMC** se configura como uma das estruturas urbanas mais importantes do Estado, com 3.742.171 habitantes de pessoas residindo nelas, de acordo com dados preliminares do Censo 2022 divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no final do ano passado³. Esses mesmos dados divulgados apontam que, em todo Estado do Paraná, há 11,8 milhões de habitantes⁴, ou seja, a população da **RMC** corresponde a aproximadamente 31,7% do total dos residentes no Paraná.
- 2.12. Diante desta complexidade, essa atividade deverá ser delegada por **CONCESSÃO** a entes particulares que possuam experiência comprovada na área, o que possibilita a implantação do Sistema sem maiores transtornos e prejuízos à população e com maiores garantias de qualidade no resultado dos serviços prestados.
- 2.13. A Constituição Federal - CF de 1988 previu, em seu artigo 175, que cabe ao Poder Público, diretamente, ou mediante **CONCESSÃO** e/ou permissão, a prestação de serviços públicos. As competências para a prestação dos diversos serviços públicos encontram-se, como regra, inseridas na CF de 1988 na medida em que, convencionalmente, pode-se conceituar o serviço público como atividade que foi retirada, pela Constituição ou pela lei, do regime de total

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

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

liberdade de iniciativa para inseri-la em um regime total ou parcialmente de direito público.

- 2.14. No que diz respeito ao serviço público de transporte, a Constituição Federal estabeleceu expressamente competências para a União Federal e para os municípios, respectivamente no artigo 21, inciso XII, alíneas “d” e “e”, e no artigo 30, inciso V. Entretanto, a Constituição ainda atribuiu aos Estados competência residual, isto é, competência para atuações em todas as áreas que não lhe foram vedadas. Assim, entende-se que o Estado do Paraná poderá delegar, mediante **CONCESSÃO** ou permissão, o serviço de transportes de sua competência, como é o caso do metropolitano intermunicipal, com característica urbana, aqui em pauta.
- 2.15. Conforme preceitua nossa Carta Magna, em seu artigo art. 25, “*os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.*”, sendo que o § 3º nos ensina que “*os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum*”.
- 2.16. Em que pese ser de competência dos Municípios “*organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial*” (Art. 30, V da CF/88), o Estado atua com competência residual.
- 2.17. Mesmo assim, nota-se que em todo o País, há grande dificuldade em definir as competências sobre como fazer a gestão dos serviços que são compartilhados por mais de um município, como é o caso do transporte público urbano na região metropolitana. Isso porque, em 1988, a Constituição Federal definiu a titularidade do serviço urbano como de competência municipal e do serviço intermunicipal dos governos estaduais. Ou seja, caberia às prefeituras a gerência e a operação dos sistemas nos limites dos municípios, e aos estados ficaria a missão de gerir a conexão entre as cidades.

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

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

§ 1º Constituem serviços de transporte metropolitano, ainda:

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

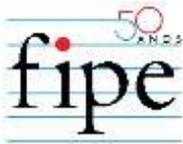
II - LINHAS entre municípios pertencentes a aglomerações urbanas;

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

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

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

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



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

- 2.35. A **melhor qualidade de vida urbana**, traduzida pelos deslocamentos preferencialmente por meios coletivos, que tornam as cidades mais saudáveis. E cidades mais saudáveis, tornam a vida das pessoas mais digna.
- 2.36. Assim, para buscar o atendimento a todos estes objetivos, imperativo se faz a Administração Pública realizar procedimento licitatório para **CONCESSÃO** do serviço de transporte coletivo metropolitano, seguindo a tendência universal de uma Administração Pública Gerencial, ou seja, aquela responsável pelo planejamento e fiscalização das atividades, buscando parceiros privados para execução das atividades que possam atender ao interesse público.
- 2.37. Atualmente, através da precariedade da operação, o Sistema de transporte Coletivo de passageiros da **REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA** abrange 19 dos 29 municípios da Região Metropolitana, tendo 15 deles acesso à Rede Integrada de Transportes - RIT, mediante o pagamento de apenas uma tarifa, que é atendido nos dias atuais⁵ por uma **FROTA TOTAL** de 835 veículos (759 operantes e 76 reservas), sendo mais de 960 aptos para operação, com uma quilometragem em março de 4.507.740 quilômetros, sendo 4.237.275 quilômetros operacionais e 270.464 quilômetros improdutivos, transportando 6.457.529 usuários, sendo que 5.768.170 são usuários equivalentes (pagantes).
- 2.38. Pretende-se, com a **CONCESSÃO** do serviço via processo licitatório, a atendimento aos deslocamentos intermunicipais de todos os municípios, isto é, os municípios de Adrianópolis, Agudos do Sul, Almirante Tamandaré, Araucária, Balsa Nova, Bocaiúva do Sul, Campina Grande do Sul, Campo do Tenente, Campo Largo, Campo Magro, Cerro Azul, Colombo, Contenda, Curitiba, Doutor Ulysses, Fazenda Rio Grande, Itaperuçu, Lapa, Mandirituba, Piên, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, Quitandinha, Rio Branco do Sul, Rio Negro, São José dos Pinhais, Tijucas do Sul, Tunas do Paraná, sendo estes os municípios que compõe a da **REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA**, conforme disposto na Lei Complementar nº 153, de 2013.

⁵ Mês de referência: março/2023.

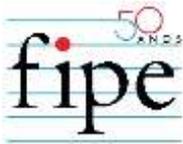
- 2.39. Atualmente o sistema de transporte coletivo de passageiros da **REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA** é operado por 18 empresas associadas, contudo, como já dito, nunca existiu um **CONTRATO** formal para a exploração dos serviços. O mesmo é executado de forma precária, mantendo a prestação mínima dos serviços de transporte público até a sua **LICITAÇÃO**.
- 2.40. Portanto, para atender a legislação federal, o Estado do Paraná, por meio da Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná, irá conceder o sistema através do processo licitatório. Por **CONCESSÃO** dos serviços públicos se entende “*a delegação de sua prestação, feita pelo **PODER CONCEDENTE**, mediante **LICITAÇÃO**, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado*” (art. 2º, II da Lei nº 8.987, de 1995).
- 2.41. A **CONCESSÃO** do sistema de transporte coletivo da **REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA** é justificada, ainda, pelo artigo 14 da citada Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe:
- “Art. 14. Toda Concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será objeto de prévia **LICITAÇÃO**, nos termos da legislação própria e com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.”*
- 2.42. A delegação dos serviços deverá se dar mediante **CONCESSÃO** com prazo determinado, a fim de garantir mais estabilidade na prestação do serviço e maior segurança para o operador. Como o serviço regular tem características próprias no que se referem ao montante de investimentos necessários para operação, requerendo aporte de capital na aquisição de veículos, instalação de garagens, imobilização em almoxarifado, manutenção de pontos de apoio e agências, sistemas de monitoramento e bilhetagem, deverá ser previsto um prazo de delegação de 12 (doze) anos para este serviço, possibilitando o retorno de investimento de forma a viabilizar o equilíbrio econômico-financeiro do serviço.
- 2.43. Contudo, poderá haver a possibilidade de prorrogação do prazo inicial estipulado para o **CONTRATO**, de até 12 (doze) anos. A prorrogação é um

instrumento que pode ser usado no caso de o Sistema operar de forma eficiente e com qualidade comprovadamente satisfatória aos usuários do sistema. Neste caso, não seriam necessários os investimentos a as custas de realização de uma nova **LICITAÇÃO**, possibilitando a troca da licitante vencedora para a realização do serviço, e podendo causar transtornos, especialmente no período de transição entre as licitantes na execução do serviço.

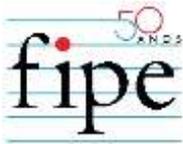
- 2.44. Ressalta-se que a operação será realizada por ônibus e o serviço será organizado em áreas de operação com **LINHAS** já estabelecidas (cuja exploração se apresenta como serviço mínimo necessário) e futuras alterações e expansões que se fizerem necessárias ao longo da execução da **CONCESSÃO**, a fim de atender as demandas das respectivas populações. Desta forma, será possível o **PODER CONCEDENTE**, em conjunto com os operadores, promover as adequações necessárias em suas respectivas áreas, de modo a melhor ajustar a oferta à demanda.
- 2.45. Nos estudos preparatórios à **LICITAÇÃO**, notou-se que o denominado **SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA – STPP/RMC** é um importante ponto de convergência do sistema viário e de mobilidade, pois, além dos grandes eixos rodoviários, o **STPP/RMC** exerce importante papel na configuração atual da malha urbana/metropolitana e em seu processo de expansão e dinamismo, sendo responsável por intensa mobilidade urbana de moradores de grande parte da metrópole que se tornou a Capital.
- 2.46. Com isso, concluiu-se que o **STPP/RMC** será um sistema tronco-alimentado de âmbito intermunicipal, totalmente integrado física, operacional e em termos de tarifas, através de terminais e com tarifa única, realizando ligações entre os 29 municípios conurbados que integram a Grande Curitiba.
- 2.47. Assim, a pretendida **LICITAÇÃO** tem como objetivo contratar com a iniciativa privada a **CONCESSÃO** para prestação e exploração dos serviços de transporte público coletivo de passageiros. A **CONCESSÃO** será feita em quatro **LOTES** que englobam toda a área da **REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA**

e inclui as **LINHAS** do serviço definidas no respectivo **EDITAL** de **LICITAÇÃO**, bem como aquelas que porventura venham a ser criadas, substituídas, alteradas, incorporadas ou suprimidas, durante a **CONCESSÃO**.

- 2.48. Examinando a legislação federal relacionada às questões da **CONCESSÃO** e da **LICITAÇÃO** de serviços públicos, constata-se que em nenhuma parte existe qualquer tipo de orientação e/ou limitação quanto a definição do(s) **LOTE**(s) operacional(is). Tanto na Lei nº 8.666, de 1993, que institui normas para a licitações e **CONTRATOS** da administração pública, quanto a Lei nº 14.133, de 2021, a “nova” lei de licitações e **CONTRATOS** administrativos ou, ainda, na Lei nº 8.987, de 1995, que dispõe sobre o regime de **CONCESSÃO** e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da CF de 88, não estabelecem referência a caracterização de **LOTES** operacionais.
- 2.49. De mesma forma, ao estudar a legislação do Estado do Paraná atinente ao assunto, a Lei nº 15.608, de 2007, Decreto nº 4.993, de 2016 e Decreto nº 10.086, de 2022, não há um regramento determinado a ser seguido em atenção a quantidade de **LOTES** numa **CONCESSÃO** de serviços públicos.
- 2.50. Existe, assim, uma variedade considerável de abordagens adotadas para a definição da quantidade de **LOTES** operacionais. Essa situação decorre principalmente da localização geográfica, pluralidade dos sistemas de transporte público coletivo por ônibus resultante das características particulares de cada região metropolitana coadunado com as especificidades que cada município que a compõe.
- 2.51. Desta feita, chegou-se para definição dos **LOTES**, levando em consideração as áreas de atendimento das **LINHAS** que compreendem o serviço público a ser licitado, sendo o seguinte cenário:
- 2.51.1. No **LOTE 1**, encontram-se as **LINHAS** que atendem os municípios de Almirante Tamandaré, Balsa Nova, Campo Magro, Campo Largo, Cerro Azul, Doutor Ulysses, Itaperuçu e Rio Branco do Sul;



- 2.51.2. No **LOTE 2**, encontram-se as **LINHAS** que atendem os municípios de Adrianópolis, Bocaiúva do Sul, Colombo, Campina Grande do Sul, Quatro Barras e Tunas do Paraná;
- 2.51.3. No **LOTE 3**, encontram-se as **LINHAS** que atendem os municípios de Pinhais, Piraquara, São José dos Pinhais e Tijucas do Sul;
- 2.51.4. No **LOTE 4**, encontram-se as **LINHAS** que atendem os municípios de Agudos do Sul, Araucária, Campo do Tenente, Contenda, Lapa, Fazenda Rio Grande, Mandirituba, Piên, Quitandinha e Rio Negro.
- 2.52. Ressalta-se que o modelo operacional terá início com a integração operacional e tarifária de todos os **LOTES** que compõe a **CONCESSÃO**. Isto é, as empresas vencedoras da **LICITAÇÃO** deverão possibilitar a integração operacional e tarifária dos serviços nos termos a serem definidos pelas normas da Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná - **AMEP** e legislação pertinente, garantindo o equilíbrio econômico-financeiro dos **CONTRATOS**.
- 2.53. Resta claro que, com a integração, a empresa vencedora da **LICITAÇÃO** deverá incorporar sistemas de bilhetagem eletrônica e tecnologia embarcada que possibilitem a interoperabilidade, o controle do fluxo de passageiros e toda operação do sistema, e ainda que, de acordo com a Lei Federal nº 8.987/95 (art. 6º), a empresa vencedora da concorrência será obrigada a adotar na prestação do serviço tecnologia adequada e a empregar equipamentos, instalações e métodos operativos que garantam níveis de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, cortesia e modicidade tarifária.
- 2.54. Assim, o **SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA - SBE** deverá ter instalação de validadores nos veículos e demais equipamentos de apoio nas garagens, visando permitir o pagamento da tarifa e o controle de acesso do passageiro por meio de cartão inteligente.



3. ELABORAÇÃO

- 3.1. A **AMEP**, ao longo da última década, **CONTRATOS** estudos prévios para apoio na elaboração do objeto da **CONCESSÃO** e definição dos parâmetros a serem utilizados para a estimativa.
- 3.2. Diante deste contexto, a COMEC celebrou **CONTRATO** administrativo cujo objeto é elaboração estudos e pesquisas para atualização do cálculo tarifário, a modelagem econômico-financeira e o estabelecimento de cenários para a outorga do sistema de transporte coletivo metropolitano de Curitiba/PR, junto à Fundação de Estudos e Pesquisas Socioeconômicos (FEPese).
- 3.3. Em maio de 2022 a FEPese entregou a **AMEP** a primeira versão do Relatório Final - Produto 3 - Estudo para identificação dos cenários para a **LICITAÇÃO** do Sistema de Transporte Coletivo Metropolitano de Curitiba.
- 3.4. Em abril/2023, a FEPese conclui as revisões e realizou a entrega final do Produto 3, documento este usado como base para a produção da proposta da **AMEP** para o novo Sistema de Transporte Público de Passageiros da **REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA** com os devidos exemplos e justificativas.
- 3.5. Após a entrega do estudo pela FEPese, as equipes técnicas da **AMEP** atuaram de forma a esclarecer e aprimorar os materiais agregados para a elaboração dos **ANEXOS** do **EDITAL DE LICITAÇÃO** do Sistema de Transporte no ano de 2023. Além dos estudos apresentados, também foram realizadas análise de outras concessões de forma a incorporar melhores práticas.
- 3.6. Ocorre que do material apresentado pela FEPese realizou-se nova análise técnica, de forma que a **LICITAÇÃO** refletisse, de maneira mais próxima possível, a realidade da **RMC**, a qual resultou nas alterações técnico-operacionais, de custos do **STPP**, de metodologia do cálculo tarifário que são ilustradas e justificadas no ANEXO XIII – ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR.



- 3.7. No **ANEXO XIII – ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR** são apresentadas as justificativas das alterações realizadas pela **AMEP** e definição do modelo proposto.
- 3.8. Ainda, em outubro de 2023, a FIPE foi contratada para revisar os documentos desenvolvidos pela **AMEP** e realizar a análise jurídica e econômico-financeira do **CONTRATO**.

4. CRITÉRIO DE JULGAMENTO

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

5. VALOR ESTIMADO DO CONTRATO

- 5.1. O **VALOR ESTIMADO DO CONTRATO**, na data-base de outubro de 2023, corresponde à estimativa do valor total da **RECEITA DEVIDA** ao longo do prazo da **CONCESSÃO**, conforme tabela abaixo:

Tabela 1 – Valor Total Estimado da RECEITA DEVIDA por LOTE

LOTE	VALOR (R\$)
LOTE 01	R\$ 1.596.893.742,19
LOTE 02	R\$ 1.414.634.688,03
LOTE 03	R\$ 1.639.407.578,41
LOTE 04	R\$ 1.473.589.453,80

Fonte: AMEP.

6. QUANTITATIVOS

6.1. Os quantitativos de **FROTA** e quilometragem utilizados para mensuração do **STPP**⁶ são apresentados na Tabela 2 e se referem aos dados do próprio sistema em funcionamento em janeiro de 2023.

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

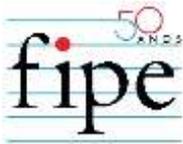
ITEM	LOTE 1	LOTE 2	LOTE 3	LOTE 4
Dados operacionais				
Número de linhas	44	39	30	24
Quilometragem Operacional Mensal	1.057.323	811.702	906.926	993.178
Passageiros Equivalentes Mensais	1.162.058	847.904	1.423.635	547.085
Área de Garagem (m ²)	19.680	17.950	20.500	17.560
Veículos por categoria				
Comum (un.)	117	92	99	88
Semipadron Multimodal (un.)	7	20	21	8
Articulado Padrão (un.)	48	13	55	32
Articulado Multimodal (un.)	17	46	0	18
Articulado 5 Portas (Linha Direta) (un.)	0	0	0	18
Expresso Articulado (un.)	0	0	18	0
TARIFA DE REMUNERAÇÃO TÉCNICA por quilômetro (R\$ de outubro de 2023)	10,49	12,10	12,55	10,30

Fonte: AMEP.

7. PRAZO DA CONCESSÃO

- 7.1. O prazo de vigência da **CONCESSÃO** é de 12 (doze) anos e terá início a partir da assinatura do **CONTRATO**.
- 7.2. O prazo contratual poderá ser prorrogado, uma única vez, a critério do **PODER CONCEDENTE**, nas hipóteses previstas neste **CONTRATO** e na legislação aplicável, quando houver justificativa, ressalvado que a prorrogação somente será admitida quando:
- i. Inexistirem investimentos em atraso para a realização pela **CONCESSIONÁRIA**;

⁶ Apêndice 2.2 do **ANEXO XIII – ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR_ETP_V17-10**.



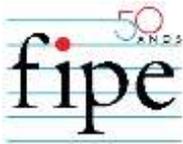
- ii. A **CONCESSIONÁRIA** estiver prestando os serviços de maneira adequada;
 - iii. A **CONCESSIONÁRIA** não tiver praticado infrações consideradas graves ou gravíssimas nos últimos 03 (três) anos do prazo contratual; e
 - iv. A **CONCESSIONÁRIA** se comprometer a realizar novos investimentos na **CONCESSÃO**, conforme determinado pelo **PODER CONCEDENTE**, com base em estudo técnico, jurídico e econômico-financeiro, em relação ao qual a **CONCESSIONÁRIA** poderá se manifestar e oferecer contribuições.
- 7.3. A eventual prorrogação do **CONTRATO** deverá observar os eventuais prazos máximos admitidos na legislação aplicável.

8. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

- 8.1. As **LICITANTES** estão obrigadas a satisfazer as exigências relativas à habilitação jurídica, regularidade fiscal, social e trabalhista, qualificação técnica, qualificação econômico-financeira, conforme disposto na **LEI DE LICITAÇÕES** e no **EDITAL**, sendo:
- 8.1.1. Habilitação jurídica: conforme consta na cláusula 16.8 do **EDITAL**;
 - 8.1.2. Regularidade fiscal, social e trabalhista conforme consta na cláusula 16.9 do **EDITAL**;
 - 8.1.3. Qualificação técnica conforme consta na cláusula 16.10 do **EDITAL**;
 - 8.1.4. Qualificação Econômico-Financeira conforme consta na cláusula 16.12 e 16.13 do **EDITAL**.

9. ORDEM DE SERVIÇO E INÍCIO DA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS

- 9.1. Após a assinatura do **CONTRATO**, a **CONCESSIONÁRIA** terá o prazo de 120 (cento e vinte) dias para a apresentação de todos os itens relacionados na cláusula 10 do **CONTRATO**, sendo estes indispensáveis para a emissão da **ORDEM DE INÍCIO** dos serviços.



9.2. Após a assinatura do **CONTRATO**, a **CONCESSIONÁRIA** terá o prazo de 120 (cento e vinte) dias para a apresentação de todos os itens abaixo relacionados, sendo estes indispensáveis para a emissão da **ORDEM DE INÍCIO**:

9.2.1. No prazo de até 30 (trinta) dias, contados a partir da assinatura do **CONTRATO**, a **CONCESSIONÁRIA** deverá apresentar para a aprovação do **PODER CONCEDENTE**:

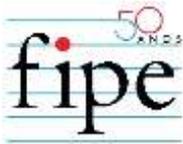
- i. a **OPERADORA DO SBE**, sociedade constituída pelas vencedoras de cada **LOTE** da **LICITAÇÃO**;
- ii. no mínimo 03 (três) fornecedores, em regime de locação, para implantação (instalação e treinamento) do **SBE**, incluindo prestação de serviços de Data Center que compreende equipamentos e aplicativos de software, com infraestrutura adequada para serviços de alta disponibilidade, com grupo de geradores, *no-break*, ar-condicionado, segurança patrimonial, técnicos/*help desk* de plantão 24 (vinte e quatro) horas para operacionalização de serviços de armazenamento e acesso de dados; e
- iii. minuta do Contrato do **SBE** a ser celebrado entre a **FORNECEDORA DO SBE** e a **OPERADORA DO SBE**, constando o **PODER CONCEDENTE** na qualidade de interveniente.

9.2.1.1. As propostas descritas no item “ii” acima deverão considerar sistemas que apresentem atestados de capacidade técnica demonstrando:

- i. atestado comprovando Norma ISO 27001;
- ii. capacidade de atendimento ao usuário em centra de atendimento pessoal, via telefone e internet;
- iii. capacidade de integração física e tarifária entre os ônibus do sistema de transporte;



- iv. capacidade para ofertar sistema de aplicativo de consulta ao usuário; e
 - v. declaração de outras empresas para que prestam serviço.
- 9.2.1.2. Os equipamentos necessários à completa operação do **SBE** deverão estar em conformidade ao disposto no **ANEXO I – CADERNO DE ENCARGOS**.
- 9.2.1.3. Os atrasos no cumprimento das obrigações decorrentes da instalação do **SBE** ensejarão a aplicação de penalidade de R\$ 500,00 (quinhentos reais) por dia por equipamentos atrasado ou não operante, até o enquadramento da conduta da **CONCESSIONÁRIA** ou a declaração de caducidade, observado o devido processo legal.
- 9.2.1.4. No prazo de até 30 (trinta) dias, a contar do cumprimento integral das condições descritas no item 9.2.1, o **PODER CONCEDENTE** deliberará a respeito da aprovação da **OPERADORA DO SBE**.
- 9.2.2. Antes do início da operação, que poderá ocorrer em até 90 (noventa) dias da emissão da **ORDEM DE INÍCIO**, a **CONCESSIONÁRIA** deverá implementar as seguintes providências de acordo com os dados e especificações constantes no **EDITAL** e seus **ANEXOS**:
- i. disponibilizar os veículos necessários à operação inicial, nas condições da proposta técnica apresentada na licitação, podendo ser substituídos por outros, desde que apresente condições técnicas iguais ou superiores; e
 - ii. contratar o pessoal de apoio com a formação adequada.
- 9.2.3. A **CONCESSIONÁRIA**, dentro do prazo fixado na Cláusula 10.1.2, deverá requerer ao **PODER CONCEDENTE**, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, a vistoria da frota a ser utilizada na prestação do serviço.
- 9.2.3.1. O requerimento deverá vir acompanhado dos documentos que legitimem a propriedade e/ou posse dos veículos e instalações necessárias ao início



da operação, bem como a relação da frota, com os respectivos números dos chassis e ano de fabricação do veículo, tudo em conformidade com os termos da proposta ofertada no certame.

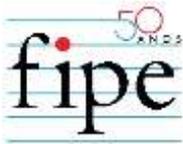
9.2.4. Antes do início da operação, o **PODER CONCEDENTE** e a **CONCESSIONÁRIA** deverão assinar o Termo de Arrolamento e Transferência de Bens Reversíveis, quando então a **CONCESSIONÁRIA** assumirá a responsabilidade pela guarda, manutenção e vigilância dos **BENS REVERSÍVEIS**, que perdurará até a extinção da **CONCESSÃO**.

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

10. GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO

10.1. Para garantir o fiel cumprimento das obrigações que serão assumidas pela **CONCESSIONÁRIA** quando da assinatura do **CONTRATO** a **CONCESSIONÁRIA** deverá apresentar ao **PODER CONCEDENTE** o comprovante de que prestou a **GARANTIA DE EXECUÇÃO** do **CONTRATO**, referente às obrigações contratuais, em montante equivalente a 5% (cinco por cento) do **VALOR ESTIMADO DO CONTRATO**, conforme estabelecido no **CONTRATO**, observadas as seguintes condições:

- I. Quando em dinheiro, deverá ser apresentada em moeda nacional (Real) ou em cheque administrativo de instituição financeira nacional;
- II. Quando representada por títulos da dívida pública, estes deverão ser emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil, acompanhados de comprovante de sua validade atual, liquidez e valor;
- III. Quando em seguro-garantia, deverá ser emitida por companhia seguradora autorizada a funcionar no Brasil e as apólices deverão estar



acompanhadas da comprovação de contratação de resseguro, nos termos da legislação vigente à época da apresentação, com vigência mínima de 12 (doze) meses; e

IV. Quando na modalidade de fiança bancária, deverá ter sido emitida por instituição bancária incluída autorizada a funcionar pelo Banco Central.

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

10.3. A **CONCESSIONÁRIA** e/ou seus acionistas poderão oferecer em garantia os direitos emergentes da **CONCESSÃO** no intuito de obter financiamentos, desde que estes sejam necessários ao cumprimento das obrigações da **CONCESSIONÁRIA** assumidas no **CONTRATO**, até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade dos serviços.

10.4. Para os fins deste subitem entende-se por:

I. Direitos emergentes da **CONCESSÃO**: todos os direitos adquiridos pela **CONCESSIONÁRIA** em função da assinatura do **CONTRATO**, incluindo, mas não se limitando, à receita tarifária, créditos de outra natureza presentes e futuros detidos pela **CONCESSIONÁRIA** (tais como créditos decorrentes de receitas acessórias ou complementares) e as ações representativas do capital social da **CONCESSIONÁRIA**; e

II. Financiamentos: quaisquer operações de crédito ou de emissão de valores mobiliários, seja no Brasil ou no exterior.

10.5. Não estão incluídos no conceito de financiamentos para os fins da cláusula anterior deste **EDITAL** os empréstimos feitos à **CONCESSIONÁRIA** pelos acionistas da **SPE** ou por qualquer empresa que controle ou esteja sob controle comum de quaisquer dos acionistas da **SPE**.

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

- 10.7. A **GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO** não poderá conter qualquer tipo de ressalva ou condições que possam dificultar ou impedir sua execução ou que possam deixar dúvidas quanto à firmeza da garantia oferecida ou a sua exequibilidade.
- 10.8. Todas as despesas decorrentes da prestação da **GARANTIA DE EXECUÇÃO** ocorrerão por conta da **LICITANTE**, da **CONCESSIONÁRIA** ou de seus acionistas, conforme o caso.
- 10.9. Os parâmetros e coeficientes utilizados para mensuração dos valores encontram-se no **ANEXO IV – CÁLCULO TARIFÁRIO** com suas devidas fontes. A estimativa do projeto considera, ao longo de todo o projeto, a **FROTA**, quilometragem e passageiros equivalentes constante ao longo dos 12 (doze) anos de projeto.

11. CRITÉRIO PARA REMUNERAÇÃO, REAJUSTE E REVISÃO ORDINÁRIA

- 11.1. O pagamento da **REMUNERAÇÃO** da **CONCESSIONÁRIA** será realizado a partir do mês subsequente ao da emissão da **ORDEM DE INÍCIO**, conforme as regras estabelecidas no **ANEXO III – REMUNERAÇÃO, REAJUSTE E REVISÃO ORDINÁRIA**.
- 11.2. O pagamento da **REMUNERAÇÃO** da **CONCESSIONÁRIA** deverá ser calculado de acordo com a fórmula a seguir:

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

$$RKM_t = [(TARIFA\ DE\ REMUNERAÇÃO\ TÉCNICA_i \times 0,9745) \times KR_{t-1}]$$

$$RDES_t = [(TARIFA\ DE\ REMUNERAÇÃO\ TÉCNICA_i \times 0,0255) \times KR_{t-1}] \\ \times NFD_t$$

em que:

- $REMUNERAÇÃO\ DEVIDA_t$: **REMUNERAÇÃO** total mensal destinada a **CONCESSIONÁRIA**;



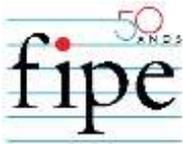
- RKM_t : Remuneração quilométrica mensal;
- $RDES_t$: Remuneração de desempenho mensal;
- **TARIFA DE REMUNERAÇÃO TÉCNICA_i (TRT_i)**: corresponde à **TARIFA DE REMUNERAÇÃO TÉCNICA** do ano i calculada conforme ANEXO IV - CÁLCULO TARIFÁRIO.
- **DESCONTO**: corresponde ao **DESCONTO** do Lote em questão a ser aplicado de maneira constante ao longo de toda a **CONCESSÃO** e definido a partir da **PROPOSTA ECONÔMICA** vencedora.
- NFD_t : corresponde a última **NOTA FINAL DE DESEMPENHO** publicada pelo **VERIFICADOR INDEPENDENTE** até o final da semana de medição, mensurada conforme diretrizes do ANEXO V – INDICADORES DE DESEMPENHO; e
- KR_{t-1} : corresponde a quantidade total de quilômetros percorridos, dentro das viagens programadas e autorizadas pelo **PODER CONCEDENTE** conforme diretrizes expressa no ANEXO IV - CÁLCULO TARIFÁRIO.

11.3. As Receitas do Sistema de Transporte Público de Passageiros da **RMC (STPP)** advém de quatro fontes, e assim são classificadas:

- R1 – Receitas diárias provenientes do pagamento em dinheiro da passagem pelos usuários. Esta receita é arrecadada pelo cobrador, aferida pelo validador, do ônibus e é recolhida diretamente pela **CONCESSIONÁRIA**. Todos os registros e receitas aferidas em dinheiro estão sujeitas a rotinas de auditoria. Esta receita é distribuída diariamente e permanece na **CONCESSIONÁRIA** que realiza sua arrecadação, como a primeira parcela da compensação pelos serviços prestados;
- R2 – Receitas diárias das vendas de créditos de transporte. Esta receita é arrecadada pela **OPERADORA DO SBE**, responsável por sua gestão comercial e tecnológica, com relatório diário de receitas de vendas de crédito registrados no **SBE** e relatório diário de arrecadação de créditos

disponibilizado via sistema à **PODER CONCEDENTE**. Toda a R2 arrecadada é repassada para a **CONTA TRANSPORTE** do **PODER CONCEDENTE** (Conta de Arrecadação e de Aplicação de Receitas do **STPP**). Todos os registros de arrecadação são sujeitos a rotinas de auditoria. A R2 é subdividida em duas parcelas

- a) R2U – Receitas diárias de créditos utilizados pelos usuários, conforme registro nos validadores e informações concentradas no **SBE**, com relatório diário de utilização de créditos disponibilizado via sistema à **PODER CONCEDENTE**. Todos os registros de utilização de créditos estão sujeitos a rotinas de auditoria. Esta receita é distribuída e compensada diariamente, em D+3 (três dias úteis após a seu registro e apuração) por meio de depósito da **CONTA TRANSPORTE** do **PODER CONCEDENTE** junto às contas correntes das Operadoras;
 - b) R2NU – Receitas diárias de créditos não utilizados pelos usuários. Esta receita permanece em aplicação financeira vinculada à **CONTA TRANSPORTE** do **PODER CONCEDENTE**, até sua compensação pelo usuário ou expurgo de créditos vencidos. Todos os registros diários de créditos ativos não utilizados, créditos vencidos não expurgados e créditos expurgados devem ser mantidos no **SBE**, com relatórios diários disponibilizados via sistema à **PODER CONCEDENTE**. Todos os registros, inclusive de remuneração financeira dos créditos não utilizados, estão sujeitos a rotinas de auditoria;
- R3 – Receitas Extra Tarifárias: são receitas de apuração diária e distribuídos na compensação mensal para as Operadoras. As Receitas Extra Tarifárias advêm de três fontes:
 - a) Receitas da **CONCESSÃO** da Publicidade no **STPP**, conforme previsto na Lei Estadual nº 21.153/2022, arrecadadas pelo **PODER CONCEDENTE** na **CONTA TRANSPORTE** e distribuídas conforme disposto na Portaria AMEP nº 12/2023;



- b) Receitas dos expurgos de Créditos Vencidos, (parcela de R2NU), depositados na **CONTA TRANSPORTE** do **PODER CONCEDENTE**;
- c) Receitas das aplicações financeiras da **CONTA TRANSPORTE** do **PODER CONCEDENTE**, oriundas de R2NU;
- R4 – São receitas dos repasses mensais, ou anuais, dos **SUBSÍDIOS PÚBLICOS** oriundos da União, do Estado e dos Municípios. São distribuídas na compensação mensal para as **CONCESSIONÁRIAS**.

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

$$RT = R1 + R2U + R3 + R4 = CT$$

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

11.5. A cada 04 (quatro anos) será realizada a **REVISÃO ORDINÁRIA** do **CONTRATO**, que poderá culminar na revisão da **TARIFA DE REMUNERAÇÃO TÉCNICA**, repactuação nos **INDICADORES DE DESEMPENHO** ou outro item que uma das **PARTES** apresente para a **REVISÃO**, conforme as regras estabelecidas no ANEXO III – REMUNERAÇÃO, REAJUSTE E REVISÃO ORDINÁRIA.

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

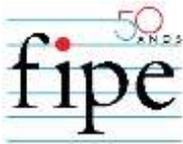
12.1. O procedimento encontra-se em fase interna, e eventuais indicações de fontes de recurso ou declarações orçamentárias para o cumprimento dos objetivos que tenham sido assumidos pela **AMEP** e Governo do Estado do Paraná, serão objeto de futura manifestação pela Secretaria de Estado da Fazenda, e



consequente validação pelo Diretor-Presidente, em momento anterior à disponibilização do **EDITAL** da **LICITAÇÃO**

13. MODELO DE GESTÃO DO CONTRATO

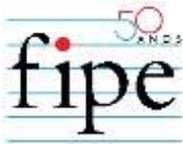
- 13.1. Os poderes de fiscalização da execução do **CONTRATO** serão exercidos pelo **PODER CONCEDENTE** ou por órgão por ele autorizado, que terá, no exercício de suas atribuições, livre acesso, em qualquer época, aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes à concessão, assim como aos bens da concessão.
- 13.2. Os órgãos de fiscalização e controle do **PODER CONCEDENTE** são responsáveis pela supervisão, pela inspeção e eventual auditoria dos **CONTRATOS**, bem como pela avaliação do desempenho das Concessionárias, que poderão ser realizadas a qualquer tempo.
- 13.3. Já a fiscalização durante a vigência do **CONTRATO** será de responsabilidade da Diretoria de Transportes Metropolitanos, Departamento de Gestão do Transporte, devendo ser nomeados fiscal e gestor do **CONTRATO** ou equipe/comissão até o momento da assinatura do **CONTRATO**.
- 13.4. As determinações que vierem a ser emitidas no âmbito da fiscalização serão imediatamente aplicáveis e vincularão as **CONCESSIONÁRIA**, que poderão, em caso de discordância, se valer do direito à ampla defesa e ao contraditório conforme previsto em **CONTRATO**.
- 13.5. No exercício da fiscalização, o **PODER CONCEDENTE** deverá:
- 13.5.1. Acompanhar a prestação dos serviços, bem como a conservação dos bens integrantes da concessão.
- 13.5.2. Proceder às vistorias para a verificação da adequação das instalações e equipamentos, determinando as necessárias correções, reparos, remoções ou substituições, às expensas da concessionária.



- 13.5.3. Intervir na prestação dos serviços, quando necessário, de modo a assegurar a respectiva regularidade e o fiel cumprimento do **CONTRATO** e das normas legais pertinentes.
- 13.5.4. Determinar que sejam refeitas as atividades e serviços, sem ônus para o **PODER CONCEDENTE**, se as já executadas não estiverem satisfatórias.
- 13.5.5. Aplicar as sanções e penalidades previstas em **CONTRATO**, estabelecidas no **EDITAL** e seus **ANEXOS** e em demais normas legais e regulamentares aplicáveis.
- 13.6. A fiscalização e o gerenciamento do **CONTRATO** serão exercidos pelo **PODER CONCEDENTE** conforme estabelece a cláusula 28 do **CONTRATO**.
- 13.7. Haverá a contratação de **VERIFICADOR INDEPENDENTE** para mensuração dos **INDICADORES DE DESEMPENHO** e acompanhamento da gestão do **CONTRATO**.
- 13.8. A fiscalização econômico-financeira e contábil do **CONTRATO** será exercida pelo **PODER CONCEDENTE**, podendo, para tanto, contar com o apoio de terceiros contratados, como é o caso do **VERIFICADOR INDEPENDENTE** conforme estabelece a cláusula 16 do **CONTRATO**.
- 13.9. As penalidades aplicáveis no âmbito deste **CONTRATO** serão aplicadas exclusivamente pelo **PODER CONCEDENTE** conforme estabelece a cláusula 31 do **CONTRATO**.

14. MODELO DE EXECUÇÃO DO CONTRATO

- 14.1. A **CONCESSIONÁRIA** deverá atender os encargos e as obrigações estabelecidas nas cláusulas 15 à 22 do presente TR para fins de execução contratual.

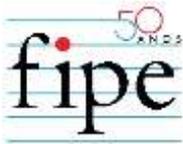


15. ENCARGOS

- 15.1. Os serviços e investimentos deverão ser executados para as **LINHAS** intermunicipais do **PODER CONCEDENTE**, em conformidade com as especificações previstas no **EDITAL**, no **CONTRATO** e seus **ANEXOS**, bem como na **LEGISLAÇÃO APLICÁVEL**.
- 15.2. Os processos e tecnologias propostos para o sistema de transporte coletivo deverão proporcionar a redução de gases poluentes, além de serem ofertados em quantidade suficiente para atender a demanda pelo serviço do **PODER CONCEDENTE**.
- 15.3. A **CONCESSIONÁRIA**, a **OPERADORA DO SBE**, a **FORNECEDORA DO SBE** e o **PODER CONCEDENTE**, deverão nas atividades de tratamento de Dados Pessoais agir de boa-fé e observarão os demais princípios dispostos no Art. 6º. da Lei Geral de Proteção de Dados.
- 15.4. As especificações técnicas para execução dos serviços objeto da **CONCESSÃO** contidas neste **ANEXO** devem considerar:
- 15.4.1. As definições técnicas das características da operação do serviço, assim como as **LINHAS** onde haverá operação de serviço conforme disciplinado no **APÊNDICE I – INFORMAÇÕES OPERACIONAIS**;
- 15.4.2. As definições técnicas do sistema avançado de transporte público (**APTS**, sigla inglesa para *Advanced Public Transportation System*), com as correspondentes tecnologias de informação e de comunicação voltadas ao transporte público de passageiros, conforme disciplinado no **APÊNDICE III – APTS**;
- 15.4.3. As definições técnicas do **SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA** de **TARIFAS** e acessibilidade nos **SERVIÇOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS**, utilizados para controle numérico dos passageiros transportados, conforme disciplinado no **APÊNDICE III.I – SBE**;



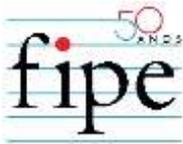
- 15.4.4. As definições técnicas de acesso à rede sem fio e informação de seus dados pessoais, conforme disciplinado no **APÊNDICE III.II - ESPECIFICAÇÕES BÁSICAS DE WIFI**;
- 15.4.5. As definições técnicas dos veículos utilizados para a operação do serviço, conforme disciplinado no APÊNDICE IV – ESPECIFICAÇÕES DA FROTA;
- 15.4.6. Os padrões de identidade visual dos veículos, conforme disciplinado no APÊNDICE IV.I – MANUAL DE IDENTIDADE VISUAL E PLANTAS;
- 15.4.7. As definições técnicas das garagens para os veículos utilizados para a operação do serviço, conforme disciplinado no APÊNDICE V – ESPECIFICAÇÃO BÁSICA DE GARAGEM;
- 15.4.8. Os requisitos técnicos para inspeção veicular, conforme disciplinado no APÊNDICE VI - PROCEDIMENTOS PARA INSPEÇÃO VEICULAR.
- 15.4.9. As definições técnicas para referenciamento da estrutura, método de cálculo da **TARIFA DE REMUNERAÇÃO TÉCNICA** para sustento da **OPERAÇÃO**, conforme disciplinado no ANEXO IV – CÁLCULO TARFÁRIO, e
- 15.4.10. As definições técnicas de elemento de gestão dos serviços e da relação contratual estabelecida com as Concessionárias, conforme disciplinado no ANEXO V – INDICADORES DE DESEMPENHO.
- 15.5. Para fins de atingimento dos principais objetivos da **CONCESSÃO OBJETO** da presente **LICITAÇÃO**, deverá a **CONCESSIONÁRIA**, ainda:
- 15.5.1. Adquirir veículos novos adequados para a operação em **LINHAS** intermunicipais, como os veículos de classe Micro Especial, Comum, Semipadron Multimodal, Articulado Padrão, Articulado Multimodal, Articulado 5 portas (Linha Direta), Articulado Expresso e Biarticulado, conforme as definições técnicas disciplinadas no APÊNDICE IV – ESPECIFICAÇÕES DA FROTA;



- 15.5.2. Iniciar a operação do sistema de transporte público existente, em até 90 (noventa) dias após a emissão da **ORDEM DE SERVIÇO**, que será emitida em até 120 (cento e vinte) dias após a assinatura do **CONTRATO**;
- 15.5.3. Adotar as medidas necessárias para a redução da emissão de gases poluentes, observando-se as normas vigentes e disposições elencadas no APÊNDICE IV – ESPECIFICAÇÕES DA FROTA;
- 15.5.4. Cumprir as metas previstas no ANEXO V – INDICADORES DE DESEMPENHO e dimensionar os **SERVIÇOS** com base em sua experiência, adequando seus recursos de forma a manter os padrões necessários para a execução dos **SERVIÇOS** e visando atender as especificações técnicas descritas neste Caderno de Encargos; e
- 15.5.5. Ser responsável pela locação de edificações de garagens e investimentos em frota auxiliar adequadas para a **FROTA** de veículos prevista, nos termos deste **ANEXO** e seus **APÊNDICES**.
- 15.6. A **CONCESSIONÁRIA** deverá disponibilizar **FROTA** de veículos 100% nova ao iniciar o **CONTRATO**, conforme as especificações citadas nas cláusulas 15.5, 16.1 e 16.2.
- 15.7. A **CONCESSIONÁRIA** deverá ser responsável pelos serviços de manutenção, limpeza e conservação das estações tubos.
- 15.8. A **CONCESSIONÁRIA** deverá manter controladores de acessos nos terminais, conforme número de postos especificados no ANEXO IV – CÁLCULO TARIFÁRIO.
- 15.9. A **CONCESSIONÁRIA** deverá disponibilizar as informações operacionais ao **PODER CONCEDENTE** e ao **VERIFICADOR INDEPENDENTE**, nos moldes disciplinados no ANEXO V – INDICADORES DE DESEMPENHO.

16. INVESTIMENTOS

- 16.1. Quanto à implantação dos investimentos, a **CONCESSIONÁRIA** deverá:



- 16.1.1. Dispor uma **FROTA** adequada às exigências da demanda e com as demais instalações para a acessibilidade dos portadores de deficiências ou mobilidade reduzida, de acordo com as disposições legais vigentes;
- 16.1.2. Manter em todo o período da **CONCESSÃO** a idade média máxima de até 07 (sete) anos da **FROTA PATRIMONIAL** (operacional mais a reserva) por categoria;
- 16.1.3. A **CONCESSIONÁRIA** deverá adotar o seguinte método de cálculo para definir a idade média da **FROTA PATRIMONIAL**:

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

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

- c) Onde: $I_{c,j,x}$: é a idade de cada veículo da categoria c , do **LOTE** j , no mês operacional x ; M_x : número de meses desde a entrada do veículo no sistema, no mês operacional x .
- d) A idade média do **LOTE** j , para a categoria de veículos c , no mês operacional x , será a média da idade dos n veículos mais novos pertencentes ao **LOTE** j , categoria c e ativos no sistema no mês operacional x . A quantidade de veículos n é determinada pela **FROTA TOTAL** (operacional mais a reserva) da categoria de veículos c , calculada para o mês de projeto do ano operacional ao qual pertence o mês operacional x :

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

- e) Onde: Imc,j,x : é a idade média da **FROTA** da categoria c , do **LOTE** j , no mês operacional x , em anos; Ic,j,x : é a idade de cada veículo da categoria c , do **LOTE** j , no mês operacional x , em anos; FTc,j : é a **FROTA TOTAL** calculada da categoria c , do **LOTE** j , para o mês de projeto do ano operacional ao qual pertence o mês operacional x .

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

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

16.1.6. A **FROTA** de veículos deverá ser compatível com o sistema Euro VI.

16.2. O proponente deverá considerar, para fins de orçamentação de Investimentos e de Custos Operacionais, a seguinte distribuição, por Tecnologia, para o ano operacional de 2023:

Tabela 3 - Investimento por tecnologia veicular para o ano operacional de 2023

LOTE	Item	Micro	Comum	Semipadron Multimodal	Articulado Padrão	Articulado Multimodal	Articulado 5 Portas LD	Articulado Expresso	Biarticulado
1	Km Total (mensal)	0	664.434	48.759	230.785	113.345	0	0	0
	Frota Patrimonial	0	117	7	48	17	0	0	0
	Frota Operacional	0	106	6	44	15	0	0	0
2	Km Total (mensal)	0	451.479	119.496	55.420	185.307	0	0	0
	Frota Patrimonial	0	92	20	13	46	0	0	
	Frota Operacional	0	84	18	12	42	0	0	
3	Km Total (mensal)	0	468.531	99.517	272.036	0	0	66.842	0
	Frota Patrimonial	0	99	21	55	0	0	18	0
	Frota Operacional	0	90	19	50	0	0	16	0
4	Km Total	0	565.960	30.366	172.860	118.879	105.113	0	0

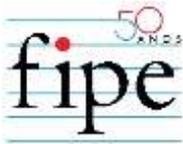
LOTE	Item	Micro	Comum	Semipadron Multimodal	Articulado Padrão	Articulado Multimodal	Articulado 5 Portas LD	Articulado Expresso	Biarticulado
	(mensal)								
	Frota Patrimonial	0	88	8	32	18	18	0	0
	Frota Operacional	0	80	7	29	16	16	0	0

Fonte: AMEP.

- 16.3. Serão encargos da **CONCESSIONÁRIA** todos os gastos operacionais necessários à prestação do serviço, tais como, mas não se limitando a mão de obra de operação, custos de operação como combustíveis, lubrificantes, ARLA 32, manutenção dos veículos, mão de obra administrativa, despesas administrativas, custos com seguros, vistorias e licenciamentos.
- 16.4. Os valores previstos para o cenário base, que possuem caráter meramente referencial, estão disponibilizados no ANEXO XI – ESTUDOS DE VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA.

17. DA MÃO DE OBRA A SER CONTRATADA

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



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

- 18.1. A **CONCESSIONÁRIA** deverá cumprir o disposto nas Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e as normas/instruções sobre Medicina e Segurança do Trabalho.
- 18.2. Todo pessoal em serviço deverá, por conta da **CONCESSIONÁRIA**, vestir uniforme completo, observando as normas de segurança, bem como os equipamentos necessários de segurança individual e coletiva, de forma a cumprir com o disposto nas Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e as normas/instruções relativas à medicina e segurança do trabalho.
- 18.3. A **CONCESSIONÁRIA** não poderá permitir a entrada em serviço de quaisquer trabalhadores desprovidos dos uniformes completos, EPI e EPC, exigíveis pela função que desempenham na prestação dos serviços contratados.
- 18.4. No decorrer da vigência contratual o **PODER CONCEDENTE** diligenciará no sentido de verificar o fiel cumprimento destas obrigações.

19. INFORMAÇÕES DE REFERÊNCIA

- 19.1. Do dimensionamento estimado para os serviços
 - 19.1.1. Para dimensionamento dos serviços é considerado uma quantidade anual de 49.711.139 (quarenta e nove milhões, setecentos e onze mil, cento e trinta e nove) **PASSAGEIROS TRANSPORTADOS**, com média mensal de 1.775.552 (um milhão, setecentos e setenta e cinco mil, quinhentos e cinquenta e dois) passageiros, separada por **LOTE** da seguinte forma:
 - a) **LOTE 01**: 14.197.272 (quatorze milhões, cento e noventa e sete mil, duzentos e setenta e dois) **PASSAGEIROS TRANSPORTADOS** por ano;
 - b) **LOTE 02**: 10.807.549 (dez milhões, oitocentos e sete mil, quinhentos e quarenta e nove) **PASSAGEIROS TRANSPORTADOS** por ano;



- c) **LOTE 03:** 18.327.946 (dezoito milhões, trezentos e vinte e sete mil, novecentos e quarenta e seis) **PASSAGEIROS TRANSPORTADOS** por ano; e
- d) **LOTE 04:** 6.378.372 (seis milhões, trezentos e setenta e oito mil, trezentos e setenta e dois) **PASSAGEIROS TRANSPORTADOS** por ano;

19.1.2. A quantidade de **PASSAGEIROS EQUIVALENTE ESTIMADA** é de 47.420.739 (quarenta e sete milhões, quatrocentos e vinte mil, setecentos e trinta e nove) por ano, para todos os anos de Concessão, divididos em:

- e) **LOTE 01:** 13.597.146 (treze milhões, quinhentos e noventa e sete mil, cento e quarenta e seis) **PASSAGEIROS EQUIVALENTES** por ano;
- f) **LOTE 02:** 10.174.905 (dez milhões, cento e setenta e quatro mil, novecentos e cinco) **PASSAGEIROS EQUIVALENTES** por ano;
- g) **LOTE 03:** 17.083.620 (dezessete milhões, oitenta e três mil, seiscentos e vinte) **PASSAGEIROS EQUIVALENTES** por ano; e
- h) **LOTE 04:** 6.565.068 (seis milhões, quinhentos e sessenta e cinco mil e sessenta e oito) **PASSAGEIROS TRANSPORTADOS** por ano;

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

20. DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DA CONCESSÃO

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

21. INFORMAÇÕES OPERACIONAIS SOBRE OS LOTES

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

Tabela 4 – LOTE 01. Resumo operacional

Código	Linha	Classificação da Linha	Tipo de Veículo
702*	Caiuá / Cachoeira	Linha Direta (Ligeirinho)	Semipadron Multimodal
A01	Cachoeira / Curitiba (Moreira Garcez)	Troncal	Comum
A04	Tamandaré / Cabral	Linha Direta (Ligeirinho)	Articulado Multimodal
A06	Tamandaré (Minérios) / Guadalupe	Troncal	Comum
A07	Tamandaré / Praça 19 de Dezembro (via Lamenha)	Troncal	Comum
A18	Tamandaré / Cabral	Integração	Articulado Padrão
A24	Cachoeira / Santa Felicidade	Integração	Comum
A31	Jardim Graziela	Integração	Comum
A32	Vila Prado	Integração	Comum
A72	Tamandaré / Praça 19 de Dezembro (via Jd. Paraíso)	Troncal	Comum
A73	Jardim Marrocos / Praça 19 de Dezembro	Convencional	Comum
A77	Tanguá / Praça 19 de Dezembro	Convencional	Comum
A78	Vila Marta / Praça 19 de Dezembro	Convencional	Comum
A80	Tanguá (Vila Marta) / Praça 19 de Dezembro	Convencional	Comum
I30	Balsa Nova / Campo Largo	Intercidades	Comum
I33	Balsa Nova / Campo Largo (via Bugre)	Intercidades	Comum
I34	Itambé	Intercidades	Comum
I66	Dr. Ulysses / Cerro Azul	Intercidades	Comum
I67	Cerro Azul / Rio Branco do Sul	Intercidades	Comum
I71	Itaperuçu / Rio Branco do Sul	Intercidades	Comum
I81	Itaperuçu / Tamandaré	Intercidades Integrado	Comum
I82	Rio Branco do Sul / Tamandaré	Intercidades Integrado	Comum
I90	T. Cachoeira / T. Maracanã	Intercidades Integrado	Comum
J02	Campo Largo / Campina do Siqueira	Linha Direta (Ligeirinho)	Articulado Multimodal
J12	Rebouças	Integração	Comum
J16	Santa Ângela	Integração	Comum
J17	Dom Pedro II / Campo Comprido	Integração	Comum
J18	Dona Fina	Integração	Comum
J20	Vila Torres	Integração	Comum
J62	Campo Largo / Guadalupe	Convencional	Comum
J99	Hospital do Rocio / Tubo Ferrari	Integração	Semipadron Multimodal
K01	Itaperuçu / Guadalupe (via Rod. dos Minérios)	Convencional	Comum
K71	Itaperuçu / Praça 19 de Dezembro	Convencional	Articulado Padrão
L71	Rio Branco do Sul / Praça 19 de Dezembro	Convencional	Articulado Padrão

Código	Linha	Classificação da Linha	Tipo de Veículo
L79	Rio Branco / Praça 19 (via Term. Tamandaré)	Convencional	Comum
P11	Campo Magro	Integração	Comum
P12	Campo Magro (São Benedito)	Integração	Comum
P13	Bom Pastor	Integração	Comum
P14	Jardim Boa Vista	Integração	Comum
P15	Jardim Pioneiro	Integração	Comum
P16	Jardim Boa Vista (Padre Aleixo)	Integração	Comum
P17	Campo Novo / Santa Felicidade	Integração	Comum
P18	Jardim Cecília / Santa Felicidade	Integração	Comum
P59	Bom Pastor (via Jd. Pioneiro)	Integração	Comum

Fonte: AMEP.

Tabela 5 – LOTE 02. Resumo operacional

Código	Linha	Classificação da Linha	Tipo de Veículo
607*	Colombo / CIC	Linha Direta (Ligeirinho)	Semipadron Multimodal
B02	Maracanã / Cabral	Linha Direta (Ligeirinho)	Semipadron Multimodal
B03	Guaraituba / Alto da XV (via Maracanã)	Troncal	Comum
B05	Guaraituba / Cabral	Linha Direta (Ligeirinho)	Articulado Multimodal
B06	Guaraituba / Guadalupe (via Maracanã)	Troncal	Comum
B07	Guaraituba / Cabral (via Maracanã)	Linha Direta (Ligeirinho)	Articulado Multimodal
B11	Maracanã / Santa Cândida	Integração	Comum / Articulado Multimodal
B12	Maracanã / Cabral	Integração	Comum
B20	Guaraituba / Cabral (via Maracanã)	Integração	Articulado Multimodal
B25	Maracanã / Bairro Alto	Integração	Comum
B39	Campo Alto / Santa Cândida	Integração	Comum
B41	Maracanã / Capão da Imbuia	Integração	Articulado Multimodal
B42	Maracanã / PUC (via Fagundes Varela)	Integração	Semipadron Multimodal
B43	Rio Verde	Integração	Comum
B57	Campo Alto / Santa Cândida (Circular)	Integração	Comum
B58	Maracanã / Santa Cândida (Circular)	Integração	Comum
B73	Jardim Osasco / Guadalupe	Convencional	Comum
B76	São Sebastião / Guadalupe	Convencional	Comum
B78	São Gabriel / Guadalupe	Convencional	Comum
B89	Guaraituba / Guadalupe (via Maracanã - Cabral)	Integração	Articulado Multimodal
C66	Vila Zumbi / Guadalupe	Convencional	Comum

Código	Linha	Classificação da Linha	Tipo de Veículo
I20	Colombo / São José	Intercidades Integrado	Articulado Padrão
I35	Jardim Paulista / Guaraituba	Intercidades Integrado	Comum
I40	Quatro Barras / Piraquara	Intercidades Integrado	Comum
I43	Bocaiúva / Guaraituba	Intercidades Integrado	Comum
I50	Quatro Barras / Jardim Paulista	Intercidades Integrado	Comum
I68	Adrianópolis / Tunas do Paraná	Intercidades	Comum
I69	Tunas do Paraná / Bocaiuva do Sul	Intercidades	Comum
I91	T. Tamandaré / Colombo	Intercidades Integrado	Comum
N01	Campina / Fagundes Varela (via T. Jd. Paulista)	Integração	Semipadron Multimodal
N62	Jardim Paulista / Guadalupe	Troncal	Comum
N63	Eugênia Maria / Guadalupe	Troncal	Comum
N73	Jd. Paulista - Q. Barras / Guadalupe	Troncal	Comum
O31	Caron / Santa Cândida (via Quatro Barras)	Integração	Comum
O74	Quatro Barras / Guadalupe	Troncal	Comum
S01	Colombo (Sede) / Guadalupe (via T. Roça Grande)	Troncal	Articulado Multimodal
S31	Roça Grande / Santa Cândida	Integração	Articulado Multimodal
S32	Roça Grande / Santa Cândida (Direto)	Integração	Articulado Multimodal
S89	São Sebastião / Guadalupe (via São Gabriel)	Convencional	Comum

Fonte: AMEP.

Tabela 6 – LOTE 03. Resumo operacional

Código	Linha	Classificação da Linha	Tipo de Veículo
304*	Pinhais / Campo Comprido	Linha Direta (Ligeirinho)	Semipadron Multimodal
C01	Pinhais / Rui Barbosa	Expresso	Expresso Articulado
C03	Pinhais / Guadalupe	Troncal	Articulado Padrão / Comum
C05	Direto Capão da Imbuia	Integração	Semipadron Multimodal
C36	Pinhais / Centenário	Integração	Comum
C41	Bairro Alto / Emiliano Pernetá	Integração	Comum
C42	T. Pinhais / T. Bairro Alto	Integração	Comum
C72	Vila Palmital / Guadalupe (via Cj. Atuba)	Convencional	Comum
D01	T. Piraquara / Santos Andrade (via T. Vila Macedo)	Troncal	Articulado Padrão
D02	T. Vila Macedo / Santos Andrade	Troncal	Comum
E01	Urano / Guadalupe	Troncal	Comum
E03	Afonso Pena / Guadalupe	Troncal	Comum
E05	T. Central / Guadalupe	Troncal	Comum
E06	Aeroporto / Guadalupe	Convencional	Comum
E07	T. Central / T. Boqueirão	Integração	Comum

Código	Linha	Classificação da Linha	Tipo de Veículo
	(Direto)		
E11	T. Afonso Pena / T. Boqueirão	Integração	Articulado Padrão
E21	T. Boqueirão / Centro São José	Integração	Comum
E32	Aeroporto / T. Boqueirão	Integração	Semipadron Multimodal
E68	Quississana / Guadalupe	Convencional	Comum
E71	Praça da Juventude / Guadalupe (via Jd. Ipê)	Convencional	Articulado Padrão
E76	Posto Paris / Guadalupe	Convencional	Comum
I12	Vila Nova	Intercidades Integrado	Articulado Padrão
I13	Água Clara	Intercidades Integrado	Comum
I14	T. Vila Macedo / T. Pinhais (via Guarituba)	Intercidades Integrado	Comum
I15	Jardim Holandês	Intercidades Integrado	Comum
I16	T. Pinhais / T. Guarituba	Intercidades Integrado	Comum
I17	T. Vila Macedo / T. Pinhais	Intercidades Integrado	Articulado Padrão
I22	Guarituba	Intercidades Integrado	Comum
I60	Piraquara / São José	Intercidades Integrado	Comum
I63	Lagoinha / São José	Intercidades	Comum

Fonte: AMEP.

Tabela 7 – LOTE 04. Resumo operacional

Código	Linha	Classificação da Linha	Tipo de Veículo
F01	Fazenda / Pinheirinho	Integração	Articulado Padrão
F02	Fazenda / Curitiba	Linha Direta (Ligeirinho)	Articulado 5 portas (LINHA Direta)
F03	Fazenda Direto	Integração	Articulado Padrão
F05	Fazenda / CIC	Integração	Articulado Padrão
F71	Fazenda / Guadalupe	Troncal	Comum
G11	Quitandinha / Fazenda Rio Grande	Intercidades Integrado	Comum
G72	Areia Branca / Curitiba	Convencional	Comum
H01	Araucária / Guadalupe	Troncal	Comum
H02	Araucária / Capão Raso	Linha Direta (Ligeirinho)	Articulado Multimodal
H11	Araucária / Pinheirinho	Integração	Comum
H12	Araucária / Portão	Integração	Comum
H13	T. Angélica / T. Portão (Direto)	Integração	Comum
H20	T. Angélica / T. Capão Raso	Linha Direta (Ligeirinho)	Semipadron Multimodal
H24	Angélica / Pinheirinho	Integração	Articulado Multimodal
H31	Tupy / Pinheirinho	Integração	Comum
H97	Angélica / Guadalupe	Troncal	Comum
I11	Araucária / Fazenda	Intercidades Integrado	Comum
I21	Fazenda / Agudos do Sul	Intercidades	Comum

Código	Linha	Classificação da Linha	Tipo de Veículo
I32	Araucária / Campo Largo	Intercidades	Comum
I61	Rio Negro / Areia Branca	Intercidades	Comum
I62	Piên / Areia Branca	Intercidades	Comum
I64	Lapa / Araucária	Intercidades	Comum
I70	Fazenda / São José	Intercidades Integrado	Comum
R11	Contenda / Araucária	Intercidades Integrado	Comum

Fonte: AMEP.

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

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

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

22.2. A **CONCESSIONÁRIA** deverá, de forma a respeitar completamente a legislação ambiental vigente, prever principalmente, mas não se limitando: controle sistemático da emissão de fumaça preta dos veículos a diesel, coleta e destinação adequada de óleo usado, pneus usados, baterias usadas, separação e destinação de resíduos Classe II para reciclagem, possuir estação de tratamento de águas residuais (ETAR), captação e aproveitamento de água de chuva, possuir recepção, controle da qualidade, armazenagem e manuseio de combustíveis e emitir relatório com declaração anual das emissões de CO₂ (pegada de carbono da **FROTA**).