



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

ANEXO I - PROJETO BÁSICO



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

1 APRESENTAÇÃO

- 1.1 O Presente Projeto Básico tem por objetivo apresentar todas as características técnicas, jurídicas e administrativas que regem a presente licitação.
- 1.2 Aqui são apresentados todos os elementos considerados para a elaboração do Edital de Licitação, além de dar aos licitantes interessados uma visão geral dos elementos técnicos pretendidos para os serviços delegados.
- 1.3 Os elementos técnicos e administrativos aqui apresentados de forma geral, quando necessário, foram detalhados em Anexos adicionais específicos, não devendo o presente Projeto Básico ser considerado de forma isolada dos demais anexos.

2 JUSTIFICATIVA E BASE LEGAL

- 2.1 O Transporte Coletivo é um bem público essencial e constitui meio para o funcionamento das funções urbanas. Toda cidade forma a base industrial e de serviços de um país e o transporte público é a função estratégica para a organização destas cidades. A qualidade de vida da população e a eficiência da economia de um país dependem das cidades e de seus sistemas de transportes. Um sistema público baseado no transporte coletivo, rompendo o modelo centrado no automóvel, permite a transformação do círculo vicioso da degradação urbana pelo círculo virtuoso da mobilidade sustentável.
- 2.2 Sendo assim, a necessidade técnica de adequação e modernização do serviço de transporte coletivo contemplando a renovação e adequação da frota de ônibus, dos quadros de horários, da bilhetagem eletrônica, e fortalecimento da gestão pública exige que o Poder Concedente adote todas as medidas administrativas que se encontrem ao seu alcance para o aprimoramento e regularização na prestação dos serviços, o que, naturalmente, engloba a licitação para implantação dos novos serviços de transporte de passageiros.
- 2.3 Por isso, a opção adotada será o modelo de concessão do serviço, que visa, neste contexto, trazer e garantir um modelo contratual que assegure estabilidade nas relações jurídicas, abrangendo modalidade que permite uma modelagem econômica mais atrativa ao setor privado com viabilidade de retorno dos investimentos ao longo do prazo contratual, ao mesmo tempo que visa assegurar maior qualidade e controle na prestação de serviços essenciais aos Municípios.
- 2.4 Nesse projeto básico busca-se, portanto, o alcance à mobilidade sustentável, com a priorização do transporte coletivo, o aumento da acessibilidade ao serviço, a garantia da gestão econômica financeira do sistema. por meio de estudos que busquem o equilíbrio econômico/financeiro e que minimizem os custos de produção do transporte, gerando economicidade ao passageiro e fornecendo instrumentos que facilitem a comunicação entre gestor, operadores e usuários, com uso de novas tecnologias nos procedimentos de avaliação existentes.
- 2.5 Assim, o presente projeto básico é regido pela Lei 8.987/95, pela Lei 8.666/93, pela Lei 12.587/12 e pela Lei Orgânica do Município de Macapá, sem prejuízo das demais legislações aplicáveis.

3 CONTEXTO E HISTÓRICO RESUMIDO DO PROJETO

- 3.1 Nos últimos 10 anos, com o acentuado crescimento demográfico somado ao elevado processo de urbanização e concentração populacional no município, provocou-se certo estrangulamento na oferta de serviços à população.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

- 3.2 Considerando os dados de 2019, o serviço de transporte coletivo urbano de passageiros conta com uma frota operacional da ordem de 200 veículos os quais transportam mensalmente cerca de 2,579 milhões de passageiros (média ago/18 a jul/19) com valor de tarifa de R\$ 3,50, mas a prestação do serviço não tem avaliação positiva pelo órgão gestor nem tampouco pelos usuários.
- 3.3 A CTMAC – COMPANHIA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE MACAPÁ, foi criada pela Lei nº. 091, de 28.12.2011, que transformou a antiga Empresa Municipal de Transportes Urbanos – EMTU em Companhia de Transportes e Trânsito de Macapá – CTMAC, buscando modernizar a estrutura administrativa e de gestão do sistema de transporte de passageiros de Macapá, tendo como principais atribuições a Prestação dos serviços de planejamento, organização, fiscalização e gerenciamento, bem como regulamentação de trânsito no âmbito do município de Macapá; Prestação de serviços de planejamento, disciplinamento e sinalização do tráfego nas vias municipais; execução dos serviços e obras, no sistema viário do Município, relacionado com suas atribuições; Fixação dos valores das multas pelas práticas dos atos inflacionários estabelecidos em lei ou regulamento, sua aplicação e arrecadação.
- 3.4 Neste contexto, identificou-se como uma das principais ações a serem conduzidas, a necessidade de se licitar os serviços de transporte de passageiros, que ainda operam em regime de Permissão precária, com baixo nível de serviço, e baixo nível de satisfação do usuário.
- 3.5 A atual administração municipal, diante da situação precária encontrada na prestação desse serviço essencial, agravada pelo contexto de pandemia global, resolveu reestruturar sua prestação adequando plenamente ao arcabouço técnico regulamentar vigente, de forma a melhor atender aos anseios da população.
- 3.6 Dessa forma, o presente projeto constitui-se de um Caderno de Licitação completo para concessão dos serviços de transporte de passageiros de Macapá, incluindo o Edital, Projeto Básico, e demais anexos necessários, contemplando sistematização das informações necessárias, elaboração de diagnóstico da situação atual do serviço de transporte coletivo urbano do Município, revisão da rede de transporte, análise jurídica e institucional das leis, regulamentos, contratos entre outros instrumentos vigentes. adequando-os ou elaborando novas peças se necessário e a modelagem do processo licitatório com elaboração da documentação para concessão dos serviços.
- 3.7 Ressalta-se que foi mantido o estudo de demanda prévio, tendo a demanda de referência sido mantida em seu patamar prévio ao período de pandemia, mas os parâmetros de oferta do serviço foram ajustados de forma a que a oferta seja melhor adequada à demanda manifesta, especialmente nos meses iniciais de concessão.
- 3.8 Apesar da situação de pandemia de 2020 e 2021, o cenário atual já demonstra uma certa retomada dos números de demanda, que obriga a administração a agir para cumprir com os requisitos legais de sua competência.

4 BREVE CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO E REGIÃO METROPOLITANA

- 4.1 Macapá está localizada na Região Norte do Brasil, na parte sul do Estado do Amapá e na foz do Rio Amazonas. Seus limites são com os municípios de Santana, Itaubal, Porto Grande, Ferreira Gomes, Cutias e Amapá. A cidade possui seu acesso por via aérea e fluvial, não havendo interligação por rodovia a outras capitais do Brasil.
- 4.2 De acordo com o Plano Diretor de Macapá de 2004, o município possui uma divisão em



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

unidades distritais de gestão, consistindo em 10 unidades: Bailique, Carapanatuba, Coração, Curiaú, Fazendinha, Macapá, Maruanum, Pedreira, Santa Luzia do Pacuí e São Joaquim do Pacuí, referindo-se a Macapá como Macapá Sede, sendo a principal das divisões.

- 4.3 Macapá se encontra entre os 60 municípios mais populosos do Brasil, além de possuir o maior número de moradores no Estado do Amapá, tendo atualmente, segundo estimativas do IBGE, 474.706 habitantes, representando 59,50% da população do estado.
- 4.4 Ainda segundo dados do IBGE, no Cadastro Central de Empresas (2015) o salário médio mensal dos trabalhadores formais era de 4,3 salários mínimos (R\$ 3.388,40 pelo valor praticado em 2015) e 24,6% da população é formalmente ocupada. A população presente na classe com o segundo maior valor de renda está concentrada mais próxima da área central da área urbana, enquanto as mais baixas estão mais afastadas. A classe com maior valor se concentra em pontos específicos no mapa, alguns deles próximos e outros mais distantes do centro.
- 4.5 O Produto Interno Bruto (PIB) do município em 2015 (IBGE) foi R\$ 9.085.050.000,00, sendo Serviços o principal setor de atividades, representando 45,12%. O PIB per capita do município era de R\$ 19.915,89, 35% abaixo do PIB per capita nacional. Entretanto, o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) é de 0,73, próximo da média nacional de 0,75. Ambos os valores são considerados altos pelo PNUD.
- 4.6 Segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) a frota de Macapá em 2016 era de 138.421 veículos, representando 78,54% do Estado do Amapá. A taxa de motorização de veículos individuais para o município é de 28,06 veículos para cada 100 habitantes, valor 31% menor que a taxa do Brasil.

5 OBJETO

- 5.1 A presente licitação tem por objeto a delegação, por meio de **CONCESSÃO**, dos serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano do Município de Macapá/AP, agrupados em **dois Lotes de serviços**, cada um contemplando um conjunto de serviços de transporte de passageiros, conforme especificado no presente Projeto Básico e demais anexos componentes do edital que rege o presente certame, especialmente o Projeto Operacional, o Plano de Exploração da Concessão e o Contrato de Concessão.
- 5.1.1 Cada Lote de serviço é composto por uma Área Principal de Operação, que deve ser atendida pelo respectivo concessionário, além de um conjunto de serviços de transporte, conforme apresentado abaixo (o mapa de cada Área Principal de Operação é apresentado mais adiante, neste Projeto Básico e no Projeto Operacional):

Tabela 1: Lotes de Serviços.

Lote	Área Principal de Operação	Serviços a serem prestados
1	Norte-Oeste	Serviço Estrutural Serviço Convencional Serviço Local
2	Sul-Sudoeste	Serviço Estrutural Serviço Convencional Serviço Local

- 5.1.2 Será admitida a adjudicação dos dois Lotes a um único Concessionário (empresa individual



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

ou consórcio de empresas), sendo que cada Lote de serviço será objeto de um Contrato de Concessão específico, que serão gerenciados de forma independente, mesmo em caso de contratação da mesma empresa ou consórcio.

- 5.1.3 Cada Lote de serviço abrange uma área principal de operação, delimitada conforme o presente Projeto Básico, dentro da qual o CONCESSIONÁRIO possui o direito de exploração comercial dos serviços de transporte de passageiros e infraestruturas correlatas alocadas a cada lote, possuindo conjuntamente o dever de atender toda a área principal de operação com serviços de transporte adequado, nos termos do Contrato de Concessão e regulamento vigente.
- 5.1.4 Em cada Lote de Serviços, o Concessionário deverá prestar os diversos serviços de transporte projetados para o respectivo Lote, conforme apresentado no Projeto Operacional.
- 5.1.5 Cada um dos Lotes possui remuneração individual específica, que serão gerenciados independentemente entre si. Eventuais processos extraordinários de reajuste ou revisão tarifária ou de remuneração para um dado lote de serviços, não implica na aplicação da mesma alteração para o outro lote.
- 5.1.6 Todos os serviços prestados em ambos os Lotes de Serviços deverão estar integrados tarifária e operacionalmente.
- 5.2 Os possíveis serviços a serem prestados em cada Lote foram organizados e divididos conforme aspectos técnicos e operacionais, decorrente dos estudos técnicos correlatos, de acordo com a função do atendimento, cujo detalhamento se encontra definido neste Projeto Básico e no Projeto Operacional. Serão três serviços:
- 5.2.1 **Serviço Local:** São linhas locais que circulam internamente pelos bairros ou por bairros limítrofes e na área central, com função de distribuir a demanda e integrar com as demais linhas/serviços, devendo ser operado com veículos de menor porte (Micro, Mini ou Midi), proporcionando maior agilidade em locais com sistema viário restrito.
- 5.2.2 **Serviço Convencional:** concentra, algumas ligações existentes que deverão ser mantidas, com a função de conectar bairros entre si e à Região Central (linhas diametrais e radiais), utilizando ou não em parte dos seus itinerários, as futuras faixas prioritárias para o transporte coletivo. Deverão ser operados por veículos de média capacidade (básicos / convencionais).
- 5.2.3 **Serviço Estrutural:** linhas que interligam as regiões e à área central de Macapá, com seus itinerários tendo como eixo principal os futuros corredores prioritários. Sua função deve ser entendida não apenas como a provisão de serviços de transporte, mas também como a referência de eixos estruturantes para o desenvolvimento urbano local. Deverão ser operados por veículos de maior porte (Padron) equipados com sistema de ar-condicionado e com intervalos máximos de 12 minutos nos horários de pico.
- 5.3 É facultado aos concessionários apresentarem propostas de ajustes e melhorias operacionais aos Projetos Operacionais, com vistas a melhorar sua eficiência operacional e financeira, que serão analisadas pelo órgão gestor, e poderão ser homologadas, desde que demonstrada sua melhoria qualitativa.
- 5.4 Vale ressaltar que a presente licitação contempla exclusivamente os serviços urbanos, internos ao município de Macapá, uma vez que a licitação de serviços metropolitanos é de formal competência dos Governo do Estado do Amapá. Entretanto, tanto o modelo tarifário quanto a estrutura de integração tarifária foram projetados para permitir futura integração aos serviços de transporte metropolitano.
- 5.5 Assim, os licitantes que participarem da presente licitação já devem estar cientes de que os



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

serviços aqui projetados podem vir a ser integrados aos serviços metropolitanos, com consequente revisão tarifária, para mais ou para menos, de forma a se preservar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

- 5.6 Enquanto não houver integração tarifária e padronização regulamentar, os dois sistemas de transporte – urbano e metropolitano – irão coexistir cada um regido por seu próprio regulamento.
- 5.7 Sempre que houver incorporação de novos serviços, inicialmente não integrados, a exemplo dos serviços metropolitanos, fluviais ou do sistema complementar que venha ser regulamentado, as regras de integração deverão ser aplicadas, conforme definidas no Decreto nº 921/2023-PMM e Decreto 1.075/2023-PMM.

6 LOTES DE SERVIÇOS / ÁREAS PRINCIPAIS DE OPERAÇÃO

- 6.1 A prestação dos serviços aqui indicados, conforme delineado *supra*, estão organizados em dois Lotes de Serviços, em que cada um caracteriza uma Área Principal de Operação específica
- 6.1.1 Lote 1 – Área Principal de Operação 1 – linhas predominantes da parte Norte e Oeste do Município;
- 6.1.2 Lote 2 – Área Principal de Operação 2 – Linhas predominantes da parte Sul e Sudoeste do Município.
- 6.2 Cada ÁREA PRINCIPAL DE OPERAÇÃO deve ser compreendida como uma área que compreende os bairros e vias que podem ser atendidas pelos serviços de transporte público coletivo de passageiros associados a determinada categoria de lotes de serviços.
- 6.3 O Concessionário responsável por cada Área Principal de Operação tem o dever de prestar os serviços de transporte conforme Plano Operacional vigente, e o direito de explorar comercialmente os serviços, nos termos do Contrato de Concessão e do Regulamento Operacional em vigor. As Áreas Principais de Operação foram estabelecidas de forma a garantir viabilidade econômica e operacional dos serviços, de acordo com os parágrafos a seguir.
- 6.3.1 Demograficamente, cada área principal de operação abrange população significativa, de forma a haver forte relevância operacional em cada área, evitando áreas com baixa oferta operacional.
- 6.3.2 Economicamente, as áreas principais de operação foram divididas de forma a agregar bairros e setores do município, com boa atratividade econômica de demanda, e organizado em torno de um sistema viário adequado, de forma a balancear economicamente as duas áreas, permitindo a atração e operação de consórcios de diferentes portes.
- 6.3.3 Em termos de eficiência operacional, cada área principal de operação abrange área suficiente que permita que cada concessionário tenha bastante espaço para promover otimizações e racionalização operacional, promovendo economicidade do sistema e modicidade tarifária crescente.
- 6.4 Cada área de operação deve ter sua respectiva ÁREA DE MANUTENÇÃO, que vem a ser a área utilizada para intervenções mecânicas, elétricas, funilaria e pintura, setores de reparação em geral, almoxarifados, borracharia, lavagem de peças, veículos e de chassi, local de descarte de sucata e resíduos sólidos, contendo banheiros, vestiários e outras estruturas afins pertinentes ao pessoal que trabalha no local. Por essa razão, deverão as Licitantes vencedoras comprovar, em até 30 (trinta) dias após a assinatura do Contrato, que



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

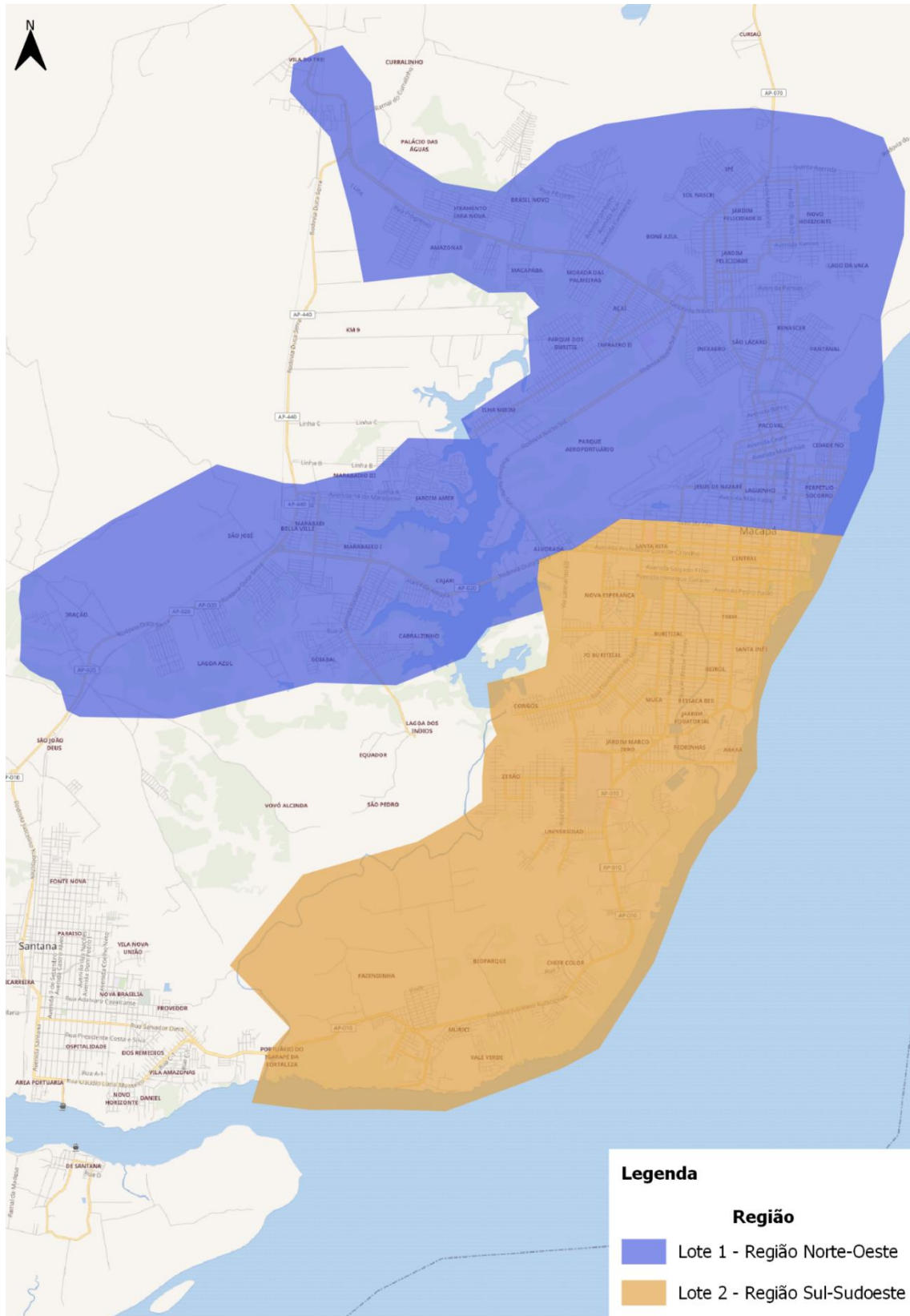
possuem garagens e locais adequados à guarda, manutenção e operacionalização dos serviços objeto deste certame.

- 6.5 Consoante às regras definidas neste Projeto Básico e no Edital de Licitação, será admitida a adjudicação dos dois lotes a um único operador. Nesse caso, será admitido que o Concessionário possua apenas uma **ÁREA DE MANUTENÇÃO**.
- 6.6 A seguir é apresentada a visão geral de cada um dos Lotes, e seu detalhamento é apresentado no Anexo 2, que apresenta os Projetos Operacionais.
- 6.7 A seguir podem ser observadas as delimitações, em um nível macro urbano, a que cada Área Principal de Operação atende.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Figura 1: Divisão adotada de Áreas Principais de Operação.





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

7 RESUMO OPERACIONAL DO SISTEMA

- 7.1 A seguir são apresentados os resumos operacionais projetados para os respectivos Lotes, para a fase posterior ao **PERÍODO DE TRANSIÇÃO** e cujo detalhamento de cada Projeto Operacional é apresentado no Anexo 2 do presente certame.
- 7.2 Os serviços do sistema serão realizados por ônibus do tipo Básico, Padron e Midi, eventualmente podendo utilizar também veículos do tipo Mini, atuando em 33 linhas, com uma estimativa total de 922 mil km mensais, considerando um percentual de 5% para a km morta, com uma frota total de 183 veículos (considerando 10% de frota reserva), transportando cerca de 2,936 milhões passageiros e 1,835 milhões de passageiros equivalente mensalmente. Estes valores resultam em um IPK efetivo de 3,18.
- 7.3 Desta forma, ao se observar os números apontados em relação às Áreas Principais de Operação definidas, tem-se:

Tabela 2: Resumo Operacional do Sistema para a Fase Inicial do Contrato

Parâmetros Previstos	Lote 1	Lote 2
Passageiros transportados / mês	1.557.559	1.381.128
Distância Mensal Percorrida – DMP (km)	466.999	455.120
Frota Operacional	85	80
Percurso Mensal Médio veicular – PMM (km)	5.494	5.689
Índice de Passageiro por Quilômetro Efetivo- IPKefetivo	3,33	3,03
Linhas projetadas	17	16

- 7.4 Os dados e informações apresentadas na Tabela 2 são estimados e servem de referência, não servindo para assegurar qualquer direito aos licitantes ou ao concessionário ou a quem quer que seja, que deverão elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua conta e risco.

8 DIRETRIZES PARA A OPERAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO DO MUNICÍPIO DE MACAPÁ/AP

- 8.1 No Anexo relativo ao Plano de Exploração da Concessão, são descritos os objetivos e diretrizes para a evolução do Sistema, de forma a promover o transporte público municipal e outros modos de transporte que não o individual motorizado, que devem ser observados pelos licitantes.
- 8.2 Além disso, ali são colocadas disposições para o planejamento do Sistema e prestação dos serviços. Quanto aos veículos, destaca-se a necessidade de, no início do Contrato, a todo os veículos do serviço Estrutural serem equipados com ar condicionado.

9 PREMISSAS DE SERVIÇOS CONCORRENTES

- 9.1 No Plano de Exploração da Concessão são descritas as premissas adotadas para serviços concorrentes ao sistema objeto desse Projeto Básico. Caso a operação ou evolução de tais serviços incorra em aumento ou redução excessiva da demanda dos serviços contidos neste



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Edital (variações superiores a 15%), ensejando em desequilíbrio econômico-financeiro perceptível, fica o Poder Público responsável por garantir o reequilíbrio do sistema por meio de revisão e/ou reajuste da tarifa de remuneração acompanhada ou não de adequação operacional dos serviços.

- 9.2 Ao participarem da presente licitação, os licitantes e futuros concessionários declaram desde já terem ciência da atual ou futura existência desses serviços.

10 AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO

10.1 O Concessionário fica obrigado a atender, ao longo de toda a vigência do contrato, incluindo eventuais prorrogações, a um conjunto de requisitos operacionais pré-definidos, de forma a manter a qualidade dos serviços prestados.

10.2 O Plano de Exploração da Concessão apresenta o Sistema de Indicadores de Desempenho e metodologia de Avaliação Operacional, aplicável integralmente a ambos os lotes. Este Sistema irá avaliar de forma objetiva e quantitativa o cumprimento de normas gerais e de padrões de serviço, o desempenho técnico e operacional da concessionária com relação aos serviços prestados e a ocorrência de panes e acidentes. Os seguintes indicadores são considerados:

10.2.1 Módulo I – Controle normativo-operacional do serviço prestado: visa verificar o cumprimento de normas gerais e de padrões de serviço estabelecidas no regulamento. São aplicadas penalidades com advertências, multas e suspensão do serviço;

10.2.2 Módulo II – Avaliação periódica do desempenho na vigência do contrato: engloba dois conjuntos de indicadores, o Índice de Qualidade do Transporte (IQT) e o Índice de Desempenho Operacional (IDO).

10.3 A não observância aos parâmetros de qualidade de serviço ali estabelecidos poderão ser objeto de punição contratual, podendo causar a não renovação contratual, ou inclusive levar à caducidade do contrato de concessão, nos termos dispostos no Contrato de Concessão e na regulamentação vigente.

11 ESPECIFICAÇÕES DE ITS A SEREM CUMPRIDAS PELO OPERADOR

11.1 O Concessionário fica obrigado a implantar, operar e manter um conjunto de tecnologias embarcadas de apoio à gestão operacional, gestão financeira e de informação ao usuário, compreendendo um conjunto de tecnologias de sistemas inteligentes de transporte, ou ITS (*Intelligent Transportation Systems*).

11.2 O Plano de Exploração da Concessão detalha as especificações de sistemas e equipamentos embarcados que devem ser implantadas pelos concessionários em cada Lote e que deverão ser homologados pelo Órgão Gestor, ou entidade por ele delegada – Agente Gerenciador.

11.3 Os sistemas de bilhetagem eletrônica, o Centro de Controle Operacional e os Sistemas de Informação ao Usuário, serão implantados pelo Órgão Gestor, ou entidade por ele delegada – Agente Gerenciador.

12 DAS CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO

12.1 Será permitida a participação de pessoas jurídicas que isoladamente ou em regime de consórcio comprovarem aptidão técnica, operacional e financeira para a execução dos



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

serviços, consoante as diretrizes estabelecidas neste Projeto Básico, seus anexos e no Edital de Licitação, desde que referidas pessoas jurídicas não estejam suspensas ou impedidas de licitar e de contratar com o Poder Público, nos termos da legislação vigente.

13 CRITÉRIOS DE JULGAMENTO E SELEÇÃO DE PROPOSTAS

- 13.1 O critério de julgamento é a MELHOR PROPOSTA em razão do critério de menor preço (maior desconto na tarifa de remuneração/km), nos termos previstos da Lei Federal 8.987/95, observados os procedimentos previstos no Edital de licitação.
- 13.2 Será declarado vencedor, em cada Lote de Serviços, o licitante que oferecer o maior desconto na tarifa de remuneração/km e apresentar os documentos de habilitação com estrita observância das disposições do presente Edital.

14 PRAZO DA CONCESSÃO

- 14.1 O prazo da concessão será de 20 (vinte) anos, contados a partir da data de publicação de extrato de Contrato de Concessão no Diário Oficial do Município de Macapá.
- 14.2 O prazo contratual poderá ser prorrogado, uma única vez, por novo período de 5 (cinco) anos, desde que atendidos integralmente os seguintes requisitos:
- I – Cumprimento regular pela CONCESSIONÁRIA das normas de operação dos serviços;
 - II – Realização de novos estudos pelo Poder Público de viabilidade técnica e econômica da concessão que estabeleçam os parâmetros mínimos da nova contrapartida, da execução dos serviços e o valor da remuneração;
 - III - Solicitação formal pela CONCESSIONÁRIA, com prazo mínimo de 180 (cento e oitenta) dias de antecedência da expiração da vigência do contrato, e não anterior a um ano;
 - IV – Obter as notas exigidas na Avaliação de Desempenho;
 - V – Para a renovação do contrato é exigido que a CONCESSIONÁRIA mantenha todas condições de habilitação descritas neste Edital e seus Anexos.
- 14.3 A aferição dos requisitos mencionados nos incisos I a III do item 14.2 será realizada com relação a cada um dos Lotes de Serviços e respectivos Concessionários individualmente considerados, de forma que a eventual prorrogação da concessão deferida a um dos Lotes de Serviços e respectivo concessionário não será necessariamente estendida aos demais.

15 REMUNERAÇÃO E TARIFA

- 15.1 O concessionário será remunerado da seguinte forma:
- a) multiplicação de 100% do valor da tarifa de remuneração/km pela quilometragem de viagem válida e completa;
 - b) multiplicação de 70% do valor da tarifa de remuneração/km pela quilometragem de viagem parcial; e
 - c) multiplicação de 100% do valor da tarifa de remuneração/km pela quilometragem morta improdutiva.
- 15.2 Nos termos da Lei Federal 12.587/2012, será adotada separação entre a Tarifa Pública, a ser cobrada dos usuários, e o valor da Remuneração dos serviços (tarifa de remuneração), a ser repassado aos concessionários pelos serviços prestados.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

- 15.3 Ainda nos termos da Lei Federal 12.587/2012, caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos e indicadas pelo poder público delegante. Já na ocorrência de superávit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema.
- 15.4 A Tarifa Pública será calculada de forma a equilibrar os custos de operação e gestão do sistema.
- 15.4.1 A fixação da tarifa pública é de competência do Poder Executivo Municipal.
- 15.4.2 O concessionário não deverá ter participação nos processos de cálculo e estabelecimento das tarifas públicas, salvo se expressamente convidado pelo órgão gestor, especialmente no que se refere à prestação de esclarecimentos operacionais ou informações complementares.
- 15.5 O valor da remuneração será reajustado anualmente, de forma paramétrica, ou em periodicidade menor que vier a ser fixada na legislação, de acordo com os critérios estabelecidos no Contrato de Concessão.
- 15.5.1 Nos anos em que ocorrer processo de revisão de remuneração, não será aplicado reajuste de remuneração.
- 15.6 As receitas extraordinárias serão revertidas parcialmente para modicidade da tarifa, conforme especificações do Plano de Exploração da Concessão e na Política Tarifária vigente, sempre respeitando os termos do contrato de concessão.
- 15.7 Os valores máximos das Tarifas de Remuneração para cada lote de serviços estão especificados a seguir:

Tabela 3: Valor Máximo da Tarifa de Remuneração/km.

Lote	Serviço	Remuneração/km
1	Todos (média)	R\$ 9,37
2	Todos (média)	R\$ 9,05

- 15.8 Os valores de remuneração que vierem a ser estabelecidos para cada lote de serviços e para cada categoria, sofrerão processo de revisão um ano após o estabelecimento do ferramental de controle eletrônico (CCO, CSO, bilhetagem eletrônica) estabelecido no Plano de Exploração da Concessão.
- 15.8.1 Os recursos financeiros arrecadados pelo Sistema ficarão sob a guarda do Poder Concedente, ou a ente por ele delegado – Agente Gerenciador, que providenciará, por meio de *clearing house*, a compensação e repartição das remunerações devidas a cada Concessionária, ao órgão gestor, e aos demais agentes envolvidos na operação ou gestão do Sistema de Transporte de Passageiros.
- 15.8.2 Assegura-se à Concessionária acesso aos dados de arrecadação das tarifas cobradas dos usuários a serem gerenciados pelo Órgão Gestor, ou entidade por este delegado.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

16 VALOR ESTIMADO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

16.1 O Valor Estimado do Contrato para cada Lote de Serviços é de:

LOTE DE SERVIÇOS	VALOR GLOBAL	% DO VALOR TOTAL DO MERCADO
Lote de Serviços 1	R\$ 1.050.187.351,20	51,51%
Lote de Serviços 2	R\$ 988.520.640,00	48,49%

16.1.1 Considera-se Valor Estimado do Contrato o total estimado das receitas tarifárias da concessionária durante o prazo de vigência da concessão.

16.2 Fica expressamente esclarecido que os valores de faturamento referidos foram fixados com base em cálculos e projeções elaborados pelo Poder Público, constando do presente Edital em cumprimento das normas financeiras e orçamentárias impostas ao Poder Público, não servindo para assegurar qualquer direito aos licitantes ou ao concessionário ou a quem quer que seja, que deverão elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua conta e risco.

16.2.1 Conforme estabelecido nos critérios de repartição de risco, o Risco de Demanda é compartilhado, sendo absorvido pelo concessionário até um limite de 15% para mais ou para menos.

16.3 Fica também expressamente esclarecido que a remuneração anual estimada pode sofrer alterações (revisões e reajustes) em decorrência do disposto no presente Edital e na regulamentação aplicável, de forma a refletir o acompanhamento da demanda manifesta a evolução dos custos de produção, o que pode fazer a receita esperada de cada contratada flutuar para mais ou para menos.

16.4 Variações significativas e recorrentes nos percentuais de cada Lote, em relação ao mercado total, podem ensejar Revisões Extraordinárias, para mais ou para menos.

17 BENS VINCULADOS À CONCESSÃO E BENS REVERSÍVEIS

17.1 Consideram-se BENS VINCULADOS À CONCESSÃO todos os bens, de qualquer natureza, integrantes ou não do patrimônio da concessionária necessários à prestação adequada e contínua dos serviços.

17.1.1 Na data de início da operação dos SERVIÇOS e ao longo da vigência do Contrato de Concessão, a concessionária deverá dispor dos BENS VINCULADOS À CONCESSÃO (apresentados no Plano de Exploração da Concessão) em condições de operação, em conformidade com o presente Edital e respectivos Anexos, bem como com a regulamentação baixada pelo Poder Público a qualquer tempo.

17.1.2 Os BENS VINCULADOS À CONCESSÃO sujeitam-se ao disposto no Edital de Licitação e em seus demais Anexos.

17.2 Consideram-se BENS REVERSÍVEIS os bens que ao término do Contrato de Concessão serão devolvidos ao Poder Público com a finalidade de assegurar a continuidade dos serviços.

17.2.1 Os BENS REVERSÍVEIS estão arrolados no Contrato de Concessão e no Plano de Exploração da Concessão, sujeitando-se ao disposto no citado Anexo, no presente Edital e em seus demais anexos.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

18 INÍCIO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS

- 18.1 O **CONTRATO DE CONCESSÃO** deverá ser assinado em até 30 (trinta) dias após a convocação pelo Órgão Gestor.
- 18.2 A **CONCESSIONÁRIA** deverá iniciar a operação do sistema atual (rede de linhas, itinerários, oferta de viagens e frota) no prazo de até 60 (sessenta) dias, a contar da data de assinatura do **CONTRATO DE CONCESSÃO**. Essa operação será mantida pelo prazo máximo de 9 (nove) meses e será denominada de **PERÍODO DE TRANSIÇÃO** entre o sistema atual e o proposto no Projeto Básico e no Projeto Operacional.
- 18.3 A **CONCESSIONÁRIA** deverá iniciar a operação dos **SERVIÇOS PROPOSTOS** logo após o **PERÍODO DE TRANSIÇÃO**, sob pena de perda do direito à concessão, sendo chamadas as licitantes remanescentes, na ordem de classificação, para fazê-lo em igual prazo, a contar da data de sua convocação, e nas condições propostas pelo primeiro classificado.
- 18.4 No período compreendido entre a data da assinatura do **CONTRATO DE CONCESSÃO** e o início da operação dos **SERVIÇOS PROPOSTOS**, a **CONCESSIONÁRIA** não poderá praticar qualquer ato que possa direta ou indiretamente prejudicar o bom andamento dos atuais serviços de transporte coletivo por ônibus, envidando seus melhores esforços com a finalidade de não estabelecer condicionantes administrativas e operacionais para que não ocorra qualquer descontinuidade no atendimento à população.
- 18.5 A **CONCESSIONÁRIA** responderá perante o **PODER CONCEDENTE**, bem como, se for o caso, perante terceiros, usuários e/ou prestadores de serviços de transporte coletivo por ônibus a qualquer título, pelos danos decorrentes do descumprimento do disposto nos itens 18.1 a 18.4, sem prejuízo da imposição das demais penalidades cabíveis, e, ainda, da perda do direito à concessão, podendo ser chamados os licitantes remanescentes, a critério do **PODER CONCEDENTE**.
- 18.6 Os prazos referidos no item 18, poderão ser prorrogados a exclusivo critério do **PODER CONCEDENTE**.

19 INTERVENÇÃO

- 19.1 O Poder Público poderá intervir na concessão com observância dos requisitos fixados nas normas legais e regulamentares aplicáveis, em conformidade com o estabelecido no Contrato de Concessão e nas cláusulas de Avaliação de Desempenho.

20 EXTINÇÃO DA CONCESSÃO

- 20.1 A extinção da concessão será regida pelas normas legais e regulamentares aplicáveis, em conformidade com o estabelecido no Contrato de Concessão e na Avaliação de Desempenho.

21 FISCALIZAÇÃO E AUDITORIA

- 21.1 A fiscalização da operação dos serviços caberá ao Órgão Gestor (no caso presente, à Companhia de Transportes e Trânsito de Macapá – CTMac), a quem compete a prática de todo e qualquer ato ou diligência que se façam necessários ao exercício dos respectivos poderes de fiscalização.
- 21.1.1 Considera-se fiscalização efetiva, inclusive para efeitos de penalidades e avaliação de desempenho, as que vierem a ser adotadas e regulamentadas por meios de equipamentos



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

e sistemas eletrônicos de apoio.

- 21.1.2 O Órgão Gestor poderá, nos termos da legislação e regulamentação vigentes, constituir fiscais para a realização das atividades de fiscalização e auditoria.
- 21.2 Inclui-se no âmbito dos poderes de fiscalização do Município a realização, a qualquer tempo, sempre que entender conveniente, de auditoria nos sistemas utilizados pelo concessionário, acessando todos os registros e dados que entender necessários, desde que relacionados com os serviços concedidos, aí incluídos os registros e dados de natureza operacional, contábil, administrativa, financeira e de controle.
- 21.2.1 O Município poderá, a seu exclusivo critério, solicitar ao concessionário a contratação, às expensas do próprio concessionário, de empresa de Auditoria independente idônea e de notória especialização para a realização da auditoria referida no item 21.2, limitando referida exigência a uma auditoria externa anual.
- 21.3 O concessionário se submeterá a todas as medidas, processos e procedimentos da Fiscalização e Auditoria. Os atos de fiscalização e auditoria executados pelo Município e/ou por seus prepostos, não eximem o concessionário de suas obrigações no que se refere ao cumprimento das normas e especificações, nem de qualquer de suas responsabilidades legais e contratuais.
- 21.4 Compete ao concessionário fazer minucioso exame das especificações dos serviços, de modo a permitir, a tempo e por escrito, apresentar à Fiscalização e à Auditoria todas as divergências ou dúvidas porventura encontradas, para o devido esclarecimento, que venham a impedir o bom desempenho dos serviços. O silêncio implica total aceitação das condições estabelecidas.
- 21.5 Os atos de fiscalização e auditoria executados pelo Poder Público e/ou por seus prepostos, não eximem a concessionária de suas obrigações no que se refere ao cumprimento das normas e especificações, nem de qualquer de suas responsabilidades legais e contratuais.
- 21.6 A atuação fiscalizadora do Município, assim como a realização da auditoria prevista no item 21.2, em nada restringirá a responsabilidade única, integral e exclusiva do concessionário no que concerne aos serviços contratados, à sua operação e às consequências e implicações, próximas ou remotas, perante o Poder Público, ou, ainda, perante terceiros, do mesmo modo que a ocorrência de eventuais irregularidades na operação dos serviços contratados não implicará em corresponsabilidade da Fiscalização ou do Poder Público, bem como de seus prepostos.

22 INCENTIVO À LIBERDADE ECONÔMICA E EFICIÊNCIA EMPRESARIAL

- 22.1 O novo modelo de gestão e de remuneração adotados na presente concessão seguem as mais modernas práticas de contratos de concessão aplicados no Brasil.
- 22.2 O novo modelo de Política Tarifária estabelecido no Decreto nº 921/2023-PMM e Decreto 1.075/2023-PMM busca, acima de tudo reconhecer a relevância de uma boa expertise empresarial na prestação de serviços de transporte de passageiros, partindo do pressuposto que existem empresas e empresários com diferentes níveis de qualificação e experiência. Assim, o modelo de licitação adotado irá permitir que empresas mais experientes e melhor estruturadas tenham condição de apresentar preços de proposta mais competitivos, ao mesmo tempo que irão auferir resultados de rentabilidade mais expressivos do que empresas menos qualificadas.
- 22.3 Espera-se com o novo modelo, que os concessionários tenham maior autonomia e



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

responsabilidade sobre a forma de prestação dos serviços, deixando para o poder público a função principal de avaliar os resultados da prestação do serviço.

- 22.4 Seguindo a tendência brasileira em contratos de concessão mais modernos, esse conceito também se reflete numa maior liberdade propositiva para os concessionários, que passam a ter reconhecidamente uma participação em regime maior de parceria, e não apenas uma relação simples de cumpridor de ordens de serviço. Diversos aspectos do novo contrato agora permitem participação mais objetiva dos concessionários em atividades que o modelo brasileiro clássico supunha como exclusivo do poder concedente.
- 22.5 Um dos principais pontos de inovação é a não adoção da Planilha Tarifária clássica do GEIPOT como métrica principal de gestão e acompanhamento do equilíbrio financeiro do contrato. Na prática, a planilha do GEIPOT induz a um foco muito maior nos custos de produção dos serviços do que na aferição dos níveis de qualidade do serviço produzido. O novo modelo contratual adotado, com forte ênfase na Avaliação de Desempenho, e com modelo de Remuneração baseada em proposta comercial apresentada pelos licitantes, dá maior espaço para eficiência empresarial, onde aquele que possuem melhor expertise de produção, bem como maior eficiência operacional, terá condições de apresentar proposta mais competitiva e ainda assim, auferir maior lucro do que seus concorrentes.
- 22.6 Nesse contexto, é essencial ressaltar que um dos principais benefícios da nova Política Tarifária para os potenciais licitantes interessados é que, sem a adoção de uma planilha tarifária baseada na mera compensação direta dos custos de produção, os concessionários terão ainda mais liberdade para a busca de novos modelos e tecnologias de operação e redução de custos.
- 22.7 Ou seja, todas as economias decorrentes da eficiência empresarial serão apropriadas para o próprio concessionário, como forma de antecipação da amortização dos investimentos iniciais, aumentando sua Taxa de Retorno sobre o investimento.
- 22.8 Além disso, a não adoção da planilha clássica do GEIPOT facilita a gestão contratual, por não ser mais necessária a aferição e demonstração de índices de consumo e rateio de custos fixos e variáveis, que na prática davam margem para acusações de “caixa preta”, e dificultavam a auditoria de custos.

Macapá/AP, 02 de fevereiro de 2023.


JOEL LOPES DOS SANTOS
Diretor de Transportes


WANDEMBERG ALMEIDA GOMES
Chefe da Divisão de Logística



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

ANEXO II – PROJETO OPERACIONAL



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS E ESTRATÉGIA DE TRANSIÇÃO:

O presente Anexo apresenta o Projeto Operacional que detalha os parâmetros para cada linha individual a ser operada, bem como o mapa geral das linhas propostas, para a fase posterior ao PERÍODO DE TRANSIÇÃO.

A **CONCESSIONÁRIA** deverá iniciar a operação do sistema atual (rede de linhas, itinerários, oferta de viagens e frota conforme estabelecido nas Ordens de Serviço emitidas pela CTMac) no prazo de até 60 (sessenta) dias, a contar da data de assinatura do **CONTRATO DE CONCESSÃO**. Essa operação será mantida pelo prazo máximo de 9 (nove) meses e será denominada de **PERÍODO DE TRANSIÇÃO** entre o sistema atual e o proposto no Projeto Básico e no Projeto Operacional.

O Período de Transição, onde de forma gradual e controlada, e em conjunto com o Poder Público, o Plano proposto pela Concessionária deverá prever a implantação das novas linhas de transporte, bem como reorganizar as linhas convencionais, até atingir o desenho operacional proposto.

Em função do eventual prazo transcorrido entre a consolidação do Projeto Operacional e a data de efetiva assinatura dos novos contratos de concessão, pode haver alterações nos serviços efetivamente prestados em decorrência da natural variação da evolução urbana de Macapá. Nesse caso, os novos concessionários poderão ser solicitados a manter na fase inicial os serviços que venham a ser alterados.

Ressalta-se que a implementação da transição pelos concessionários da nova rede de linhas/serviços aqui projetadas fica parcialmente condicionada à disponibilização pelo Poder Público das condições de infraestrutura necessárias (Corredores Preferenciais, Estações e Terminais). Em caso de eventuais atrasos ou alterações no fluxo das obras, os Concessionários em conjunto com o Poder Público definirão as adequações necessárias no conjunto de linhas/serviços.

**OS PROPONENTES LICITANTES AO PARTICIPAREM DA LICITAÇÃO CONCORDAM
IRRESTRICTAMENTE COM A OBRIGATORIEDADE DE TRANSIÇÃO GRADUAL DE
ATENDIMENTO ENTRE AS DIFERENTES CONFIGURAÇÕES DE SERVIÇO PROJETADAS.**

2 LISTA DE SERVIÇOS

O sistema de transporte coletivo urbano proposto para Macapá terá os seguintes serviços a serem ofertados:

- Serviço Local: São linhas locais que circulam internamente pelos bairros ou por bairros limítrofes e na área central, com função de distribuir a demanda e integrar com as demais linhas/serviços, devendo ser operado com veículos de menor porte (Micro, Mini ou Midi), proporcionando maior agilidade em locais com sistema viário restrito.
- Serviço Convencional: concentra, algumas ligações existentes que deverão ser mantidas, com a função de conectar bairros entre si e à Região Central (linhas diametrais e radiais), utilizando ou não em parte dos seus itinerários, as futuras faixas prioritárias para o transporte



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

coletivo. Deverão ser operados por veículos de média capacidade (básicos / convencionais).

- Serviço Estrutural: linhas que interligam as regiões e à área central de Macapá, com seus itinerários tendo como eixo principal os futuros corredores prioritários. Sua função deve ser entendida não apenas como a provisão de serviços de transporte, mas também como a referência de eixos estruturantes para o desenvolvimento urbano local. Deverão ser operados por veículos de maior porte (Padron) equipados com sistema de ar-condicionado e com intervalos máximos de 12 minutos nos horários de pico.

3 DIVISÃO POR ÁREAS PRINCIPAIS DE OPERAÇÃO

O Sistema de Transporte de Passageiros do Município de Macapá será operado no modelo de concessão por lotes, ou seja, em duas áreas principais de operação que abrangem dois eixos de concessão.

Cada Lote deve ser compreendido como uma grande área principal de operação que compreende os bairros e vias que podem ser atendidas pelos serviços de transporte público coletivo de passageiros associados. Demograficamente, cada área principal de operação abrange população significativa, de forma a haver forte relevância operacional em cada área, evitando áreas com baixa oferta operacional.

Os Concessionários/Consortiados responsáveis pelos Lotes têm o dever de prestar os serviços de transporte conforme Plano Operacional vigente, e o direito de explorar comercialmente os serviços, nos termos do Contrato de Concessão e do Regulamento Operacional em vigor. Os grandes Eixos foram estabelecidas de forma a garantir viabilidade econômica e operacional dos serviços, de acordo com os parágrafos a seguir.

Economicamente, os Lotes foram divididos de forma a agregar bairros e setores do município, com boa atratividade econômica de demanda, e organizado em torno de um sistema viário adequado, de forma a balancear economicamente as áreas abrangidas pelos Eixos, permitindo a atração e operação de consórcios de diferentes portes.

Em termos de eficiência operacional, cada Lote possui área suficiente que permita que cada concessionário tenha bastante espaço para promover otimizações e racionalização operacional, promovendo economicidade do sistema e modicidade tarifária crescente.

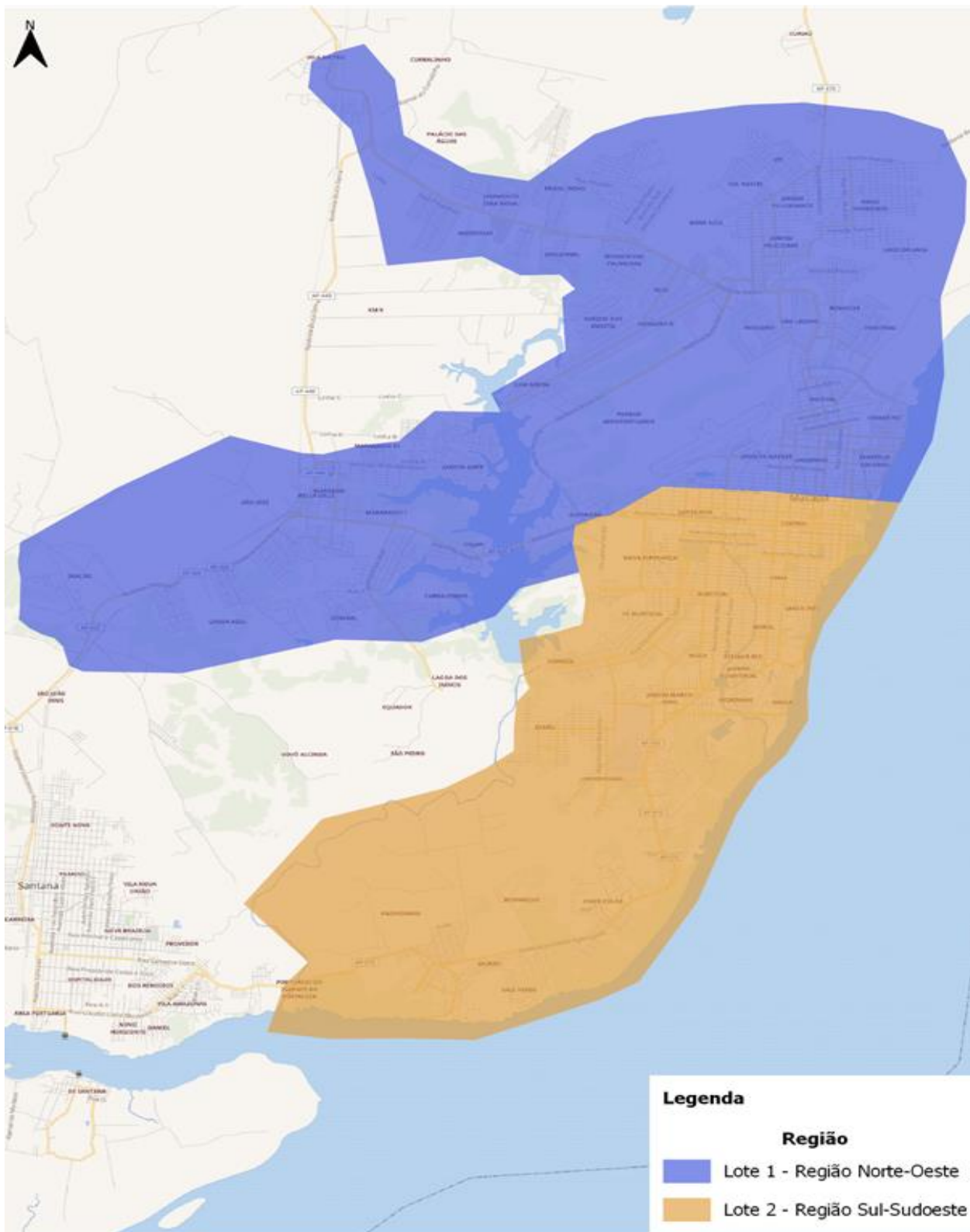
Cada Lote deve ter sua respectiva **ÁREA DE MANUTENÇÃO**, que vem a ser a área utilizada para intervenções mecânicas, elétricas, funilaria e pintura, setores de reparação em geral, almoxarifados, borracharia, lavagem de peças, veículos e de chassi, local de descarte de sucata e resíduos sólidos, contendo banheiros, vestiários e outras estruturas afins pertinentes ao pessoal que trabalha no local. Caso seja admitida a adjudicação dos dois lotes a um único operador, será admitido que o Concessionário possua apenas uma **ÁREA DE MANUTENÇÃO**.

A seguir podem ser observadas as divisões espaciais que cada Lote representa.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Figura 1: Divisão adotada das regiões de cada Lote.





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

4 RESUMO OPERACIONAL DO SISTEMA

O sistema de transporte urbano coletivo de Macapá tem sua gestão exercida pela CTMAC - Companhia de Transportes e Trânsito de Macapá. O referido sistema proposto será realizado por ônibus do tipo básico, *padron* e midi, eventualmente podendo utilizar ônibus do tipo micro, atuando em 33 linhas, com uma estimativa total de 922 mil km mensais, considerando um percentual de 5% para a km morta, com uma frota total de 183 veículos (considerando 10% de frota reserva), transportando cerca de 2,936 milhões passageiros e 1,668 milhões de passageiros equivalente mensalmente.

Desta forma, ao se observar os números apontados em relação às Áreas Principais de Operação definidas, tem-se:

Tabela 1: Resumo Operacional do Sistema para a Fase Inicial do Contrato

Parâmetros Previstos	Lote 1	Lote 2
Passageiros transportados / mês	1.556.559	1.380.128
Distância Mensal Percorrida – DMP (km)	466.999	455.119
Frota Operacional	85	80
Percurso Mensal Médio veicular – PMM (km)	5.494	5.689
Índice de Passageiro por Quilômetro Efetivo- IPKefetivo	3,33	3,03
Linhas projetadas	17	16

5 DETALHAMENTO OPERACIONAL

5.1 Plano Operacional – Oferta e Parâmetros de Operação

A seguir são apresentados os planos operacionais de cada linha a ser operada após o PERÍODO DE TRANSIÇÃO.

Nesse plano operacional, foi considerado para os dias úteis:

- Período da Manhã (das 5:00 às 6:00 horas);
- Pico da Manhã (das 6:00 às 9:00 horas);
- Entre Picos (das 9:00 às 16:00 horas);
- Pico da Tarde (das 16:00 às 19:00 horas);
- Período Noite (das 19:00 às 23:00 horas).

Os períodos de pico foram dimensionados considerando a duração de 3 horas (180 minutos).

A oferta de viagens ponderou a demanda estimada para cada linha e um intervalo mínimo de 10 minutos e máximo de 1 hora entre as viagens nos períodos de pico. Algumas linhas com pouca demanda



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

A partir da oferta de viagens definida, foi feito o cálculo estimado da frota operacional necessária. Para isso a modelagem considerou aspectos relacionados ao sistema viário (prioritário para o transporte coletivo), velocidades máximas regulamentares em cada trecho e a extensão.

A tabela 2 apresenta algumas informações operacionais estimadas para cada uma das linhas.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

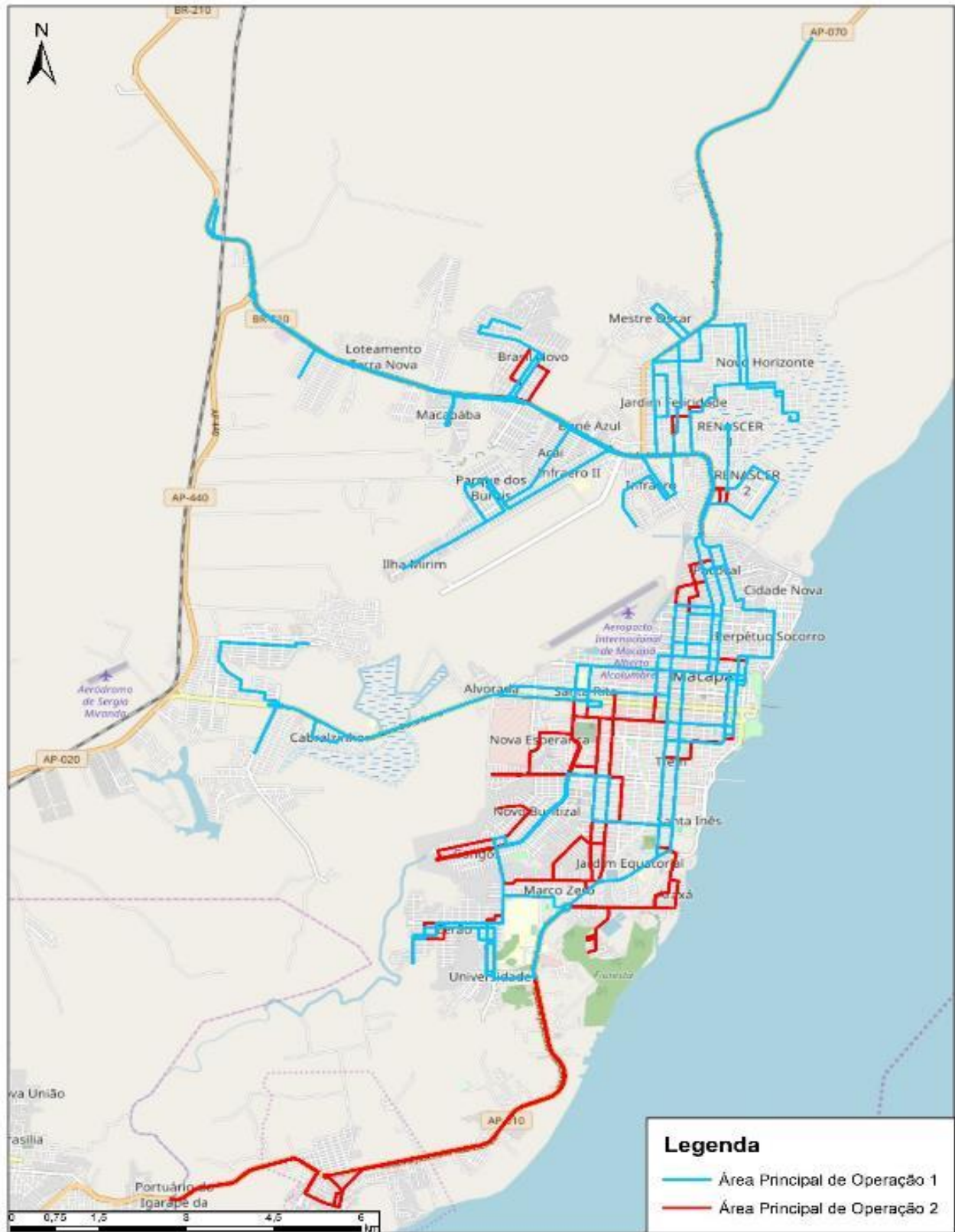
Tabela 2: Plano Operacional Proposto

Lote	Linha	Serviço	Viagem no Período de Pico	Intervalo entre viagens no período de pico	Tempo de Viagem (hh:mm)	Frota Operacional	Tipo Veículo	Demanda Mensal Estimada	Extensão (km)	Quilometragem (mês)
1	Amazonas - Terminal Norte	Local	5	38	00:45	2	Midi	26.970	17,21	10.210,77
	Brasil Novo - São Camilo	Convencional	5	33	01:40	4	Básico	57.904	33,97	23.514,84
	Canal do Jandiá - São Camilo	Convencional	7	26	01:20	5	Básico	66.453	30,05	25.962,05
	Curiaú - Terminal Norte	Local	3	58	01:00	2	Midi	45.468	17,20	7.252,44
	Estrutural Norte	Estrutural	15	12	01:15	8	Padron	60.080	19,36	34.430,33
	Estrutural Oeste	Estrutural	15	12	01:00	7	Padron	177.519	16,30	28.984,94
	Estrutural Sul - Norte	Estrutural	15	12	02:00	11	Padron	158.166	31,17	55.462,49
	Goiabal - São Camilo	Local	6	30	00:48	2	Midi	1.000	13,80	10.460,52
	Ilha Redonda - Terminal Norte	Local	5	38	01:05	3	Midi	22.151	20,90	12.401,96
	Infraero I - Terminal Norte	Local	9	19	00:25	2	Midi	7.151	6,91	7.835,59
	Infraero II - Centro - Zerão	Convencional	7	26	02:20	8	Básico	186.846	53,23	45.988,68
	Infraero II - Terminal Norte	Convencional	5	38	00:40	2	Básico	4.119	11,45	6.792,57
	Jardim - Terminal Norte	Local	15	12	01:00	6	Midi	44.768	16,65	29.609,77
	Macapaba - Garden	Convencional	9	19	02:00	7	Básico	340.427	40,20	45.602,24
	Marabaixo - Universidade	Convencional	9	19	02:10	8	Básico	118.761	45,79	51.945,31
	Oscar Santos - Terminal Norte	Local	7	26	00:25	2	Midi	4.042	9,24	7.983,33
Universidade - Jardim	Convencional	7	26	01:50	6	Básico	235.734	46,71	40.359,03	
2	Açucena - Centro	Convencional	3	58	01:00	2	Básico	544	12,15	5.124,48
	Araxá - Terminal Sul	Local	7	26	00:23	2	Midi	15.545	6,56	5.670,91
	Brasil Novo - Universidade	Convencional	7	26	02:20	7	Básico	145.420	50,45	43.582,62
	Buritizal - São Camilo	Convencional	9	19	01:00	4	Básico	101.895	18,10	20.532,09
	Congós - Centro	Convencional	5	38	01:06	2	Básico	16.944	26,34	15.631,77
	Congós - Jardim	Convencional	9	19	01:50	7	Básico	392.365	38,11	43.232,89
	Estrutural Sudoeste	Estrutural	15	12	01:00	6	Padron	106.481	16,01	28.459,12
	Estrutural Sul	Estrutural	15	12	01:20	8	Padron	56.427	21,58	38.375,43
	Fortaleza - Terminal Sul	Local	4	45	01:20	3	Midi	1.000	25,48	13.323,35
	Local Centro I	Local	15	12	00:30	3	Midi	32.488	7,37	13.110,40
	Local Centro II	Local	15	12	00:20	2	Midi	11.425	5,71	10.152,10
	Pedrinhas - Novo Horizonte	Convencional	18	10	01:40	12	Básico	330.789	38,14	81.786,30
	Renascer - Universidade	Convencional	12	15	02:26	12	Básico	120.160	49,85	71.340,45
	Terminal Sul - Novo Buritizal - Congós	Local	7	26	00:26	2	Midi	9.871	7,42	6.412,18
	Terminal Sul - São Camilo	Convencional	5	33	02:00	4	Básico	32.644	27,93	19.336,39
	Zerão - Terminal Sul	Local	15	12	00:34	4	Midi	5.130	9,77	17.376,82



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

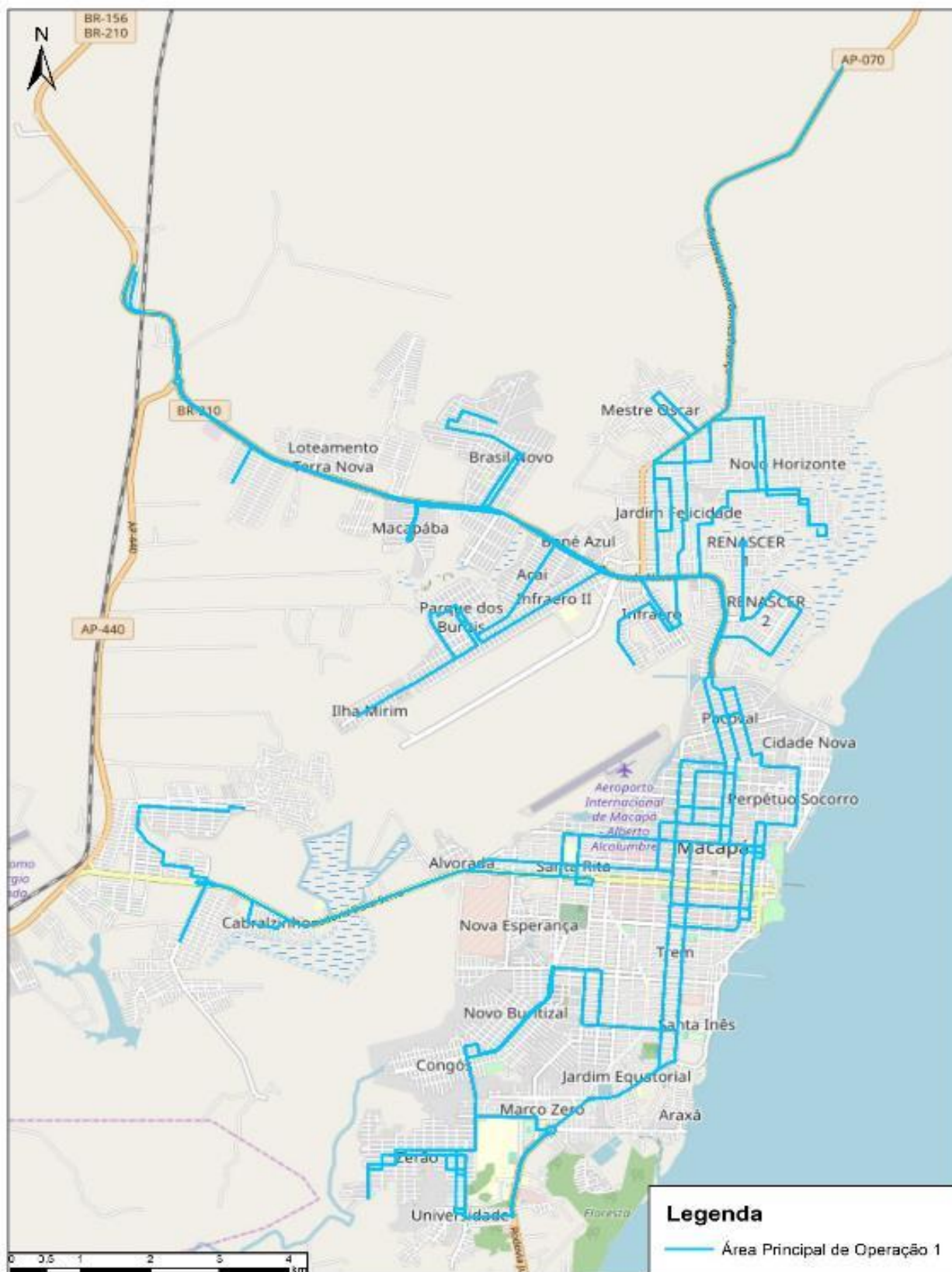
5.2 Mapa geral das linhas por Área de Operação – Fase Inicial





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

5.3.1 Mapa geral da área de operação 1.





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

5.3.2 Mapa geral da área de operação 2.



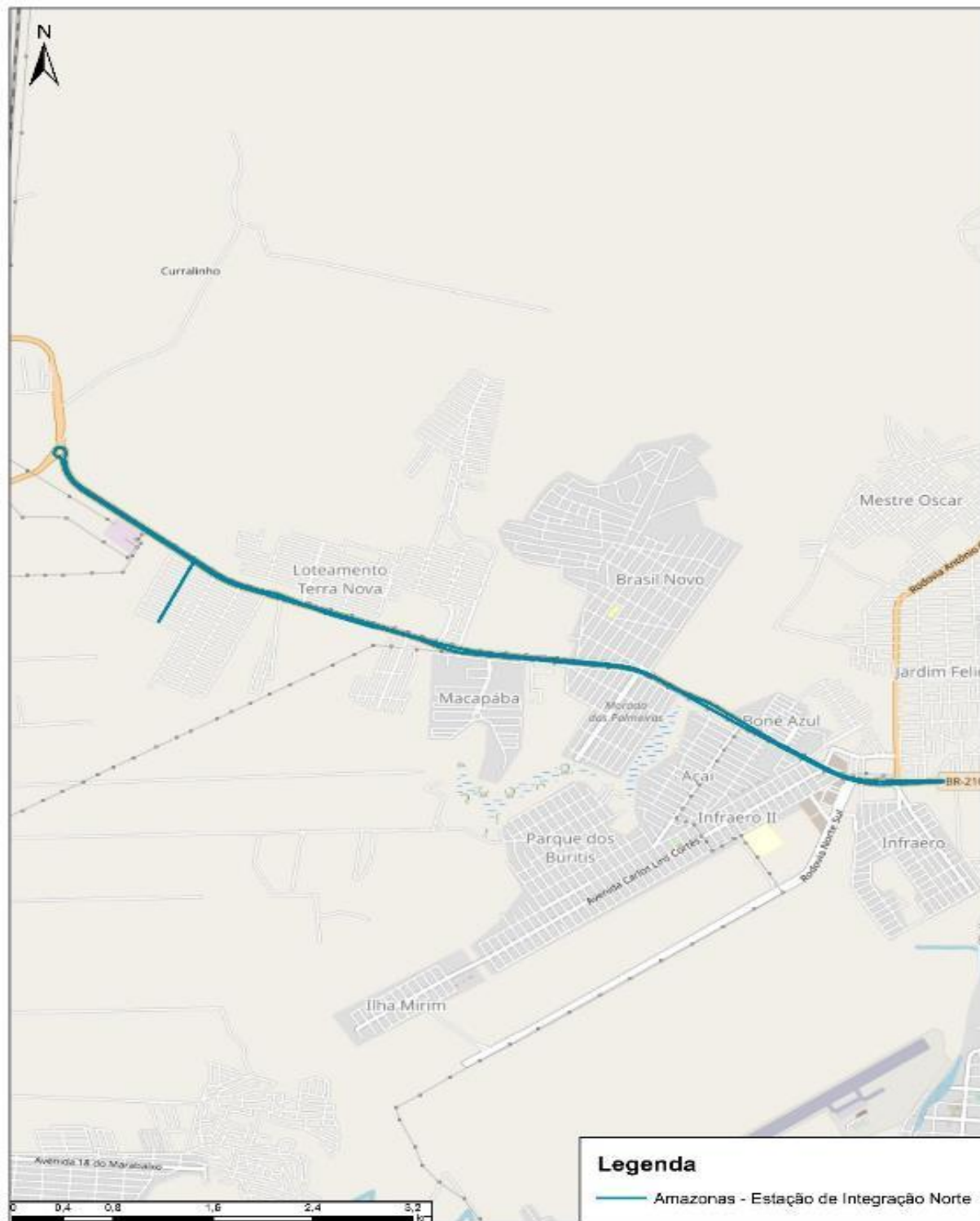


PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

5.3 Mapas individuais das linhas – Fase Inicial

5.3.1 Lote 1.

Amazonas - Estação de Integração Norte





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário: Amazonas - Estação de Integração Norte

Ida

Estação de Integração Norte (Ponto Inicial), Rodovia Perimetral Norte, Retorno na Rotatória, Rodovia Perimetral Norte, Av. Parintins, R. Fábio Cordeiro (Ponto Final).

Volta

R. Fábio Cordeiro (Ponto Inicial), Rodovia Perimetral Norte, Retorno, Rodovia Perimetral Norte, Estação de Integração Norte (Rodovia Perimetral Norte - Ponto Final).

Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
5	5	9	1	3	23	15	9	46



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Brasil Novo - São Camilo





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Brasil Novo - São Camilo

Circular

R. Abacaxi (Ponto Inicial), R. Sem Nome, R. Maçã Verde, Av. Sapoti, R. Mamoeiro, Av. do Açaí, Av. Bananeira, Rodovia Perimetral Norte, Retorno, Rodovia Perimetral Norte, R. Mato Grosso, R. Eliézer Levi, Av. FAB, R. Paraná, Almirante Barroso, R. Leopoldo Machado, Av. Feliciano Coelho, R. Tiradentes, R. Rio Maracá, R. São José, R. Cândido Mendes, Estação de Integração Central (R. Iracema Carvão Nunes), R. São José, Av. FAB, R. Hamilton Silva, Av. Ernestino Borges, R. General Rondon, R. Guanabara, Rodovia Perimetral Norte, Av. Bananeira, Av. Coqueiro, R. Mamoeiro, Av. Sapoti, R. Maçã Verde, R. Sem Nome, R. Abacaxi (Ponto Final).

Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
5	6	11	1	3	26	17	10	54



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Canal do Jandiá - São Camilo





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Canal do Jandiá - São Camilo

Circular

R. Italiotas (Ponto Inicial), R. Oséas de Oliveira Pimentel, R. Socialismo, Rotatória, R. Renascimento, Av. Ravena, R. João Almeida do Nascimento, Av. Caubi Sérgio Melo, Rodovia Perimetral Norte, Retorno, Rodovia Perimetral Norte, R. Mato Grosso, Av. Alagoas, R. São Paulo, Av. Pará, R. José do Espírito Santo, R. Quintino Justo de Almeida, R. Rio Japurá, R. Cândido Mendes, Estação de Integração Central (R. Iracema Carvão Nunes), R. Iracema Carvão Nunes, R. Tiradentes, Av. Antônio Coelho de Carvalho, São José, Av. FAB, R. Paraná, Av. Almirante Barros, R. Hamilton Silva, Av. FAB, R. Tiradentes, Av. Antônio Coelho de Carvalho, R. São José, Av. FAB, R. Cândido Mendes, Estação de Integração Central (R. Iracema Carvão Nunes), R. São José, R. Rio Japurá, R. Quintino Justo de Almeida, R. José do Espírito Santo, R. São José, Av. Pará, R. São Paulo, Av. Acre, R. Guanabara, Rodovia Perimetral Norte, Av. Calbi Sergio Melo, R. João Almeida do Nascimento, Av. Ravena, R. Renascimento, Rotatória, R. Socialismo, R. Oséas de Oliveira Pimentel, R. Centuriao, R. Italiotas (Ponto Final).

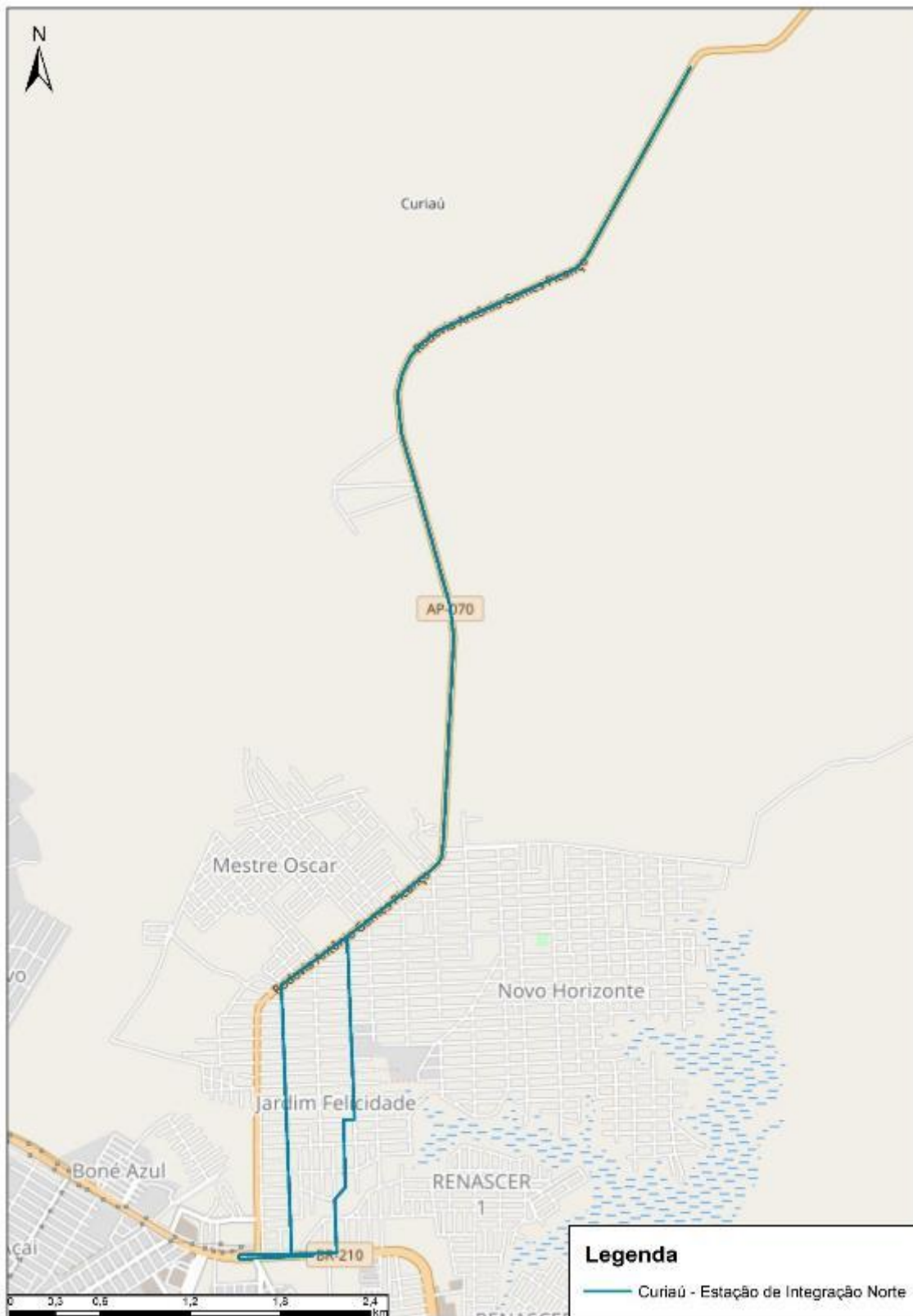
Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
7	8	13	1	4	33	21	13	67



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Curiaú - Estação de Integração Norte





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Curiaú - Estação de Integração Norte

Ida

Rodovia Curiaú (Ponto Inicial), R. Francisco Xavier das Chagas, Av. Pedro Wanderley Fernandes, R. José Maria Silva Azevedo, Av. Genésio A. Costa, R. Antônio Osmar, Rodovia Perimetral Norte, Estação de Integração Norte (Rodovia Perimetral Norte - Ponto Final).

Volta

Estação de Integração Norte (Rodovia Perimetral Norte - Ponto Inicial), Rodovia Perimetral Norte, Retorno, Rodovia Perimetral Norte, Retorno, Rodovia Perimetral Norte, R. Vereador Júlio Maria Pinto Pereira, Rodovia Curiaú (Ponto Final).

Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
3	4	6	1	2	16	10	6	33



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Estrutural Norte



Rua Minas Gerais, 32 – Santa Rita
Macapá – Amapá





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Estrutural Norte

Circular

Estação de Integração Norte (Rodovia Perimetral Norte - Ponto Inicial), Rodovia Perimetral Norte, Retorno, Rodovia Perimetral Norte, R. Mato Grosso, R. Eliézer Levi, Av. FAB, R. Leopoldo Machado, Av. Antônio Coelho, R. São José, Av. FAB, R. Cândido Mendes, Estação de Integração Central (R. Iracema Carvão Nunes), R. São José, Av. FAB, R. General Rondon, R. Guanabara, Rodovia Perimetral Norte, Estação de Integração Norte (Rodovia Perimetral Norte - Ponto Final).

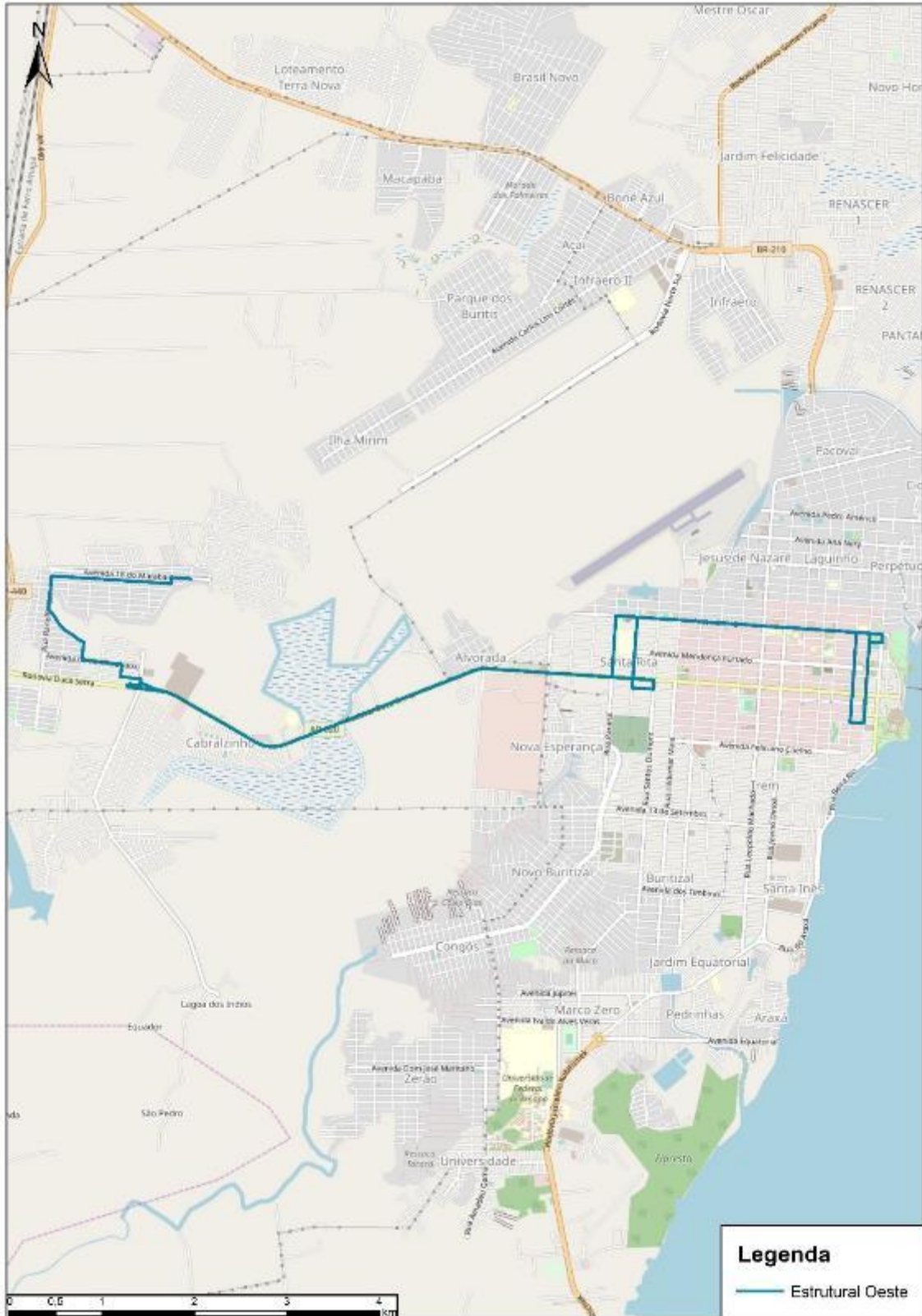
Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
15	16	28	2	7	68	44	26	139



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Estrutural Oeste





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Estrutural Oeste

Circular

Av. Décima Oitava (Ponto Inicial), R. Nove, R. Dezesete, Av. do Marabaixo, R. Três do Marabaixo, R. Quatro do Marabaixo, Av. Santarem, Av. Cinco do Marabaixo, Av. Quatro, R. Nove, Av. Primeira, Retorno, Rodovia Duca Serra, Av. Padre Júlio Maria Lombaerd, R. Santos Dumont, Av. Mendonça Júnior, R. Dr. Marcelo Cândia, Av. FAB, R. Tiradentes, Av. Antônio Coelho, R. São José, Av. FAB, R. Cândido Mendes, Estação de Integração Central (Av. Iracema Carvão Nunes), R. São José, Av. FAB, R. Paraná, Av. Padre Júlio Maria Lombaerd, Rodovia Duca Serra, R. Nove, Av. Quatro, Av. Cindo do Marabaixo, Av. Santarem, R. Quatro do Marabaixo, R. Três do Marabaixo, Av. Do Marabaixo, R. Nove, Av. Décima Oitava (Ponto Final).

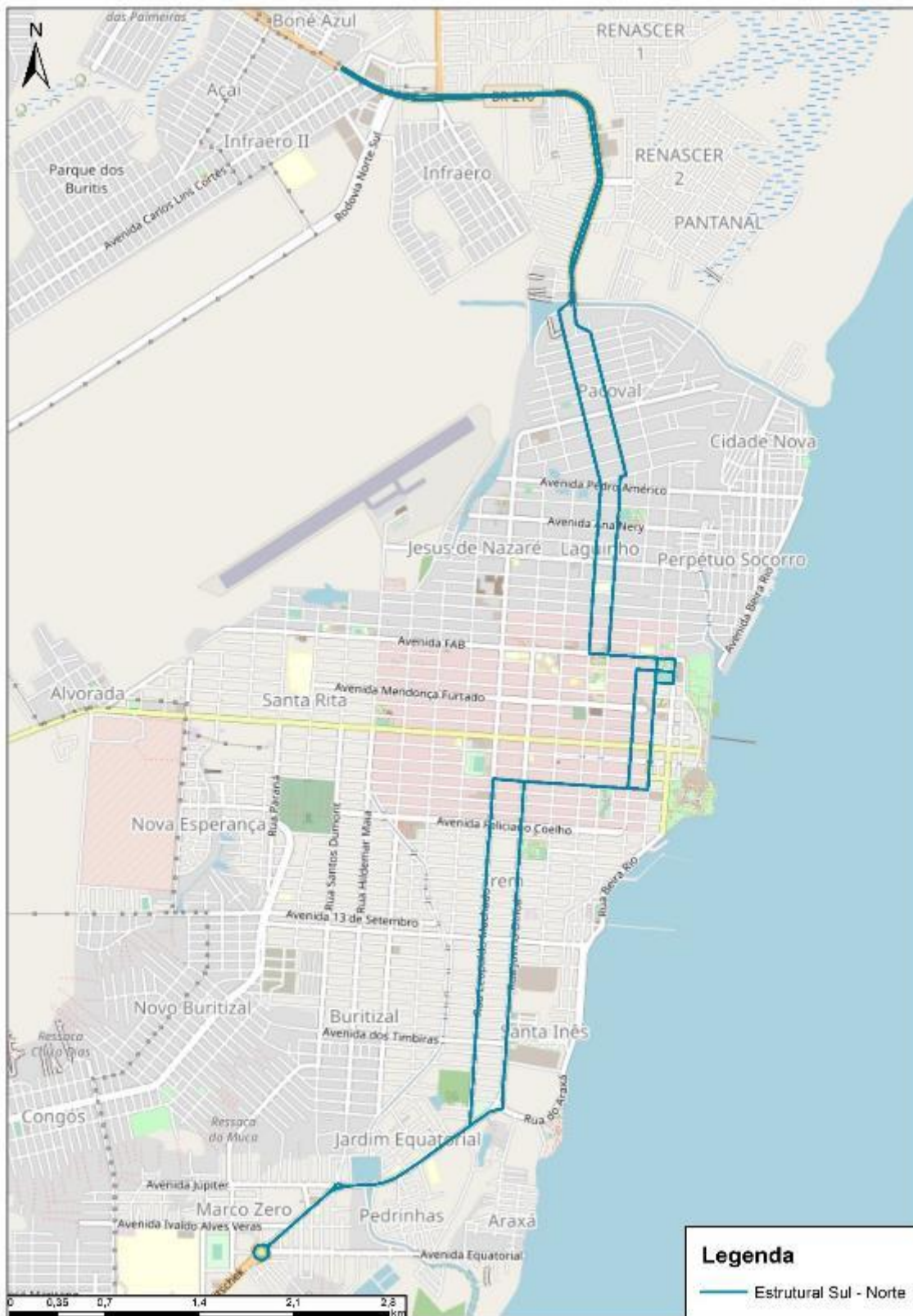
Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
15	16	28	2	7	68	44	26	139



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Estrutural Sul - Norte





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Estrutural Sul Norte

Ida

Estação de Integração Sul (Rodovia Juscelino Kubitscheck - Ponto Inicial), Rodovia Juscelino Kubitscheck, R. Jovino Dinoá, Av. Antônio Coelho de Carvalho, R. São José, R. Iracema Carvão Nunes, Estação de Integração Central (R. Iracema Carvão Nunes), R. Cândido Mendes, Av. Coriolano Jucá, R. São José, Av. FAB, R. General Rondon, R. Guanabara, Rodovia Perimetral Norte, Estação de Integração Norte (Rodovia Perimetral Norte - Ponto Final).

Volta

Estação de Integração Norte (Rodovia Perimetral Norte - Ponto Inicial), Rodovia Perimetral Norte, Retorno, Rodovia Perimetral Norte, R. Mato Grosso, R. Eliézer Levi, Av. FAB, R. Leopoldo Machado, Av. Antônio Coelho, R. São José, Av. FAB, R. Cândido Mendes, Estação de Integração Central (R. Iracema Carvão Nunes), R. Iracema Carvão Nunes, R. Tiradentes, Av. Antônio Coelho de Carvalho, R. Leopoldo Machado, Rodovia Juscelino Kubitscheck, Estação de Integração Sul (Rodovia Juscelino Kubitscheck - Ponto Final).

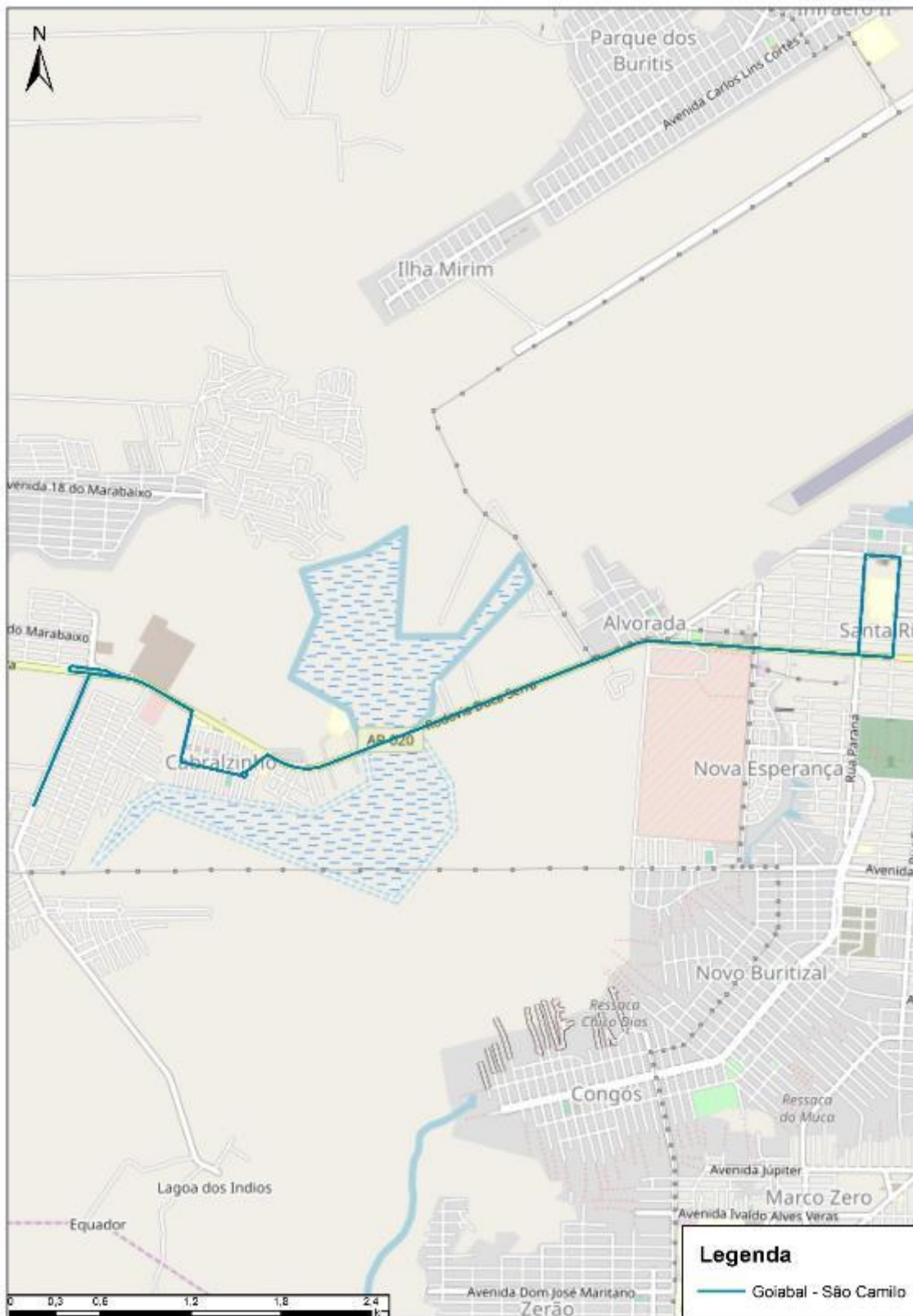
Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
15	16	28	2	7	68	44	26	139



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Goiabal - São Camilo





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Goiabal - São Camilo

Circular

Estrada Goiabal (Ponto Inicial), Rodovia Duca Serra, Alameda Mazegão, R. Amapá, R. Sem Nome, Rodovia Duca Serra, Av. Padre Júlio Maria Lombaerd, R. Dr. Marcelo Cândia, Av. FAB, R. Paraná, Av. Padre Júlio Maria Lombaerd, Rodovia Duca Serra, R. Sem Nome, R. Amapá, Alameda Mazegão, Rodovia Duca Serra, Av. Primeira, Retorno, Rodovia Duca Serra, Estrada Goiabal (Ponto Final).

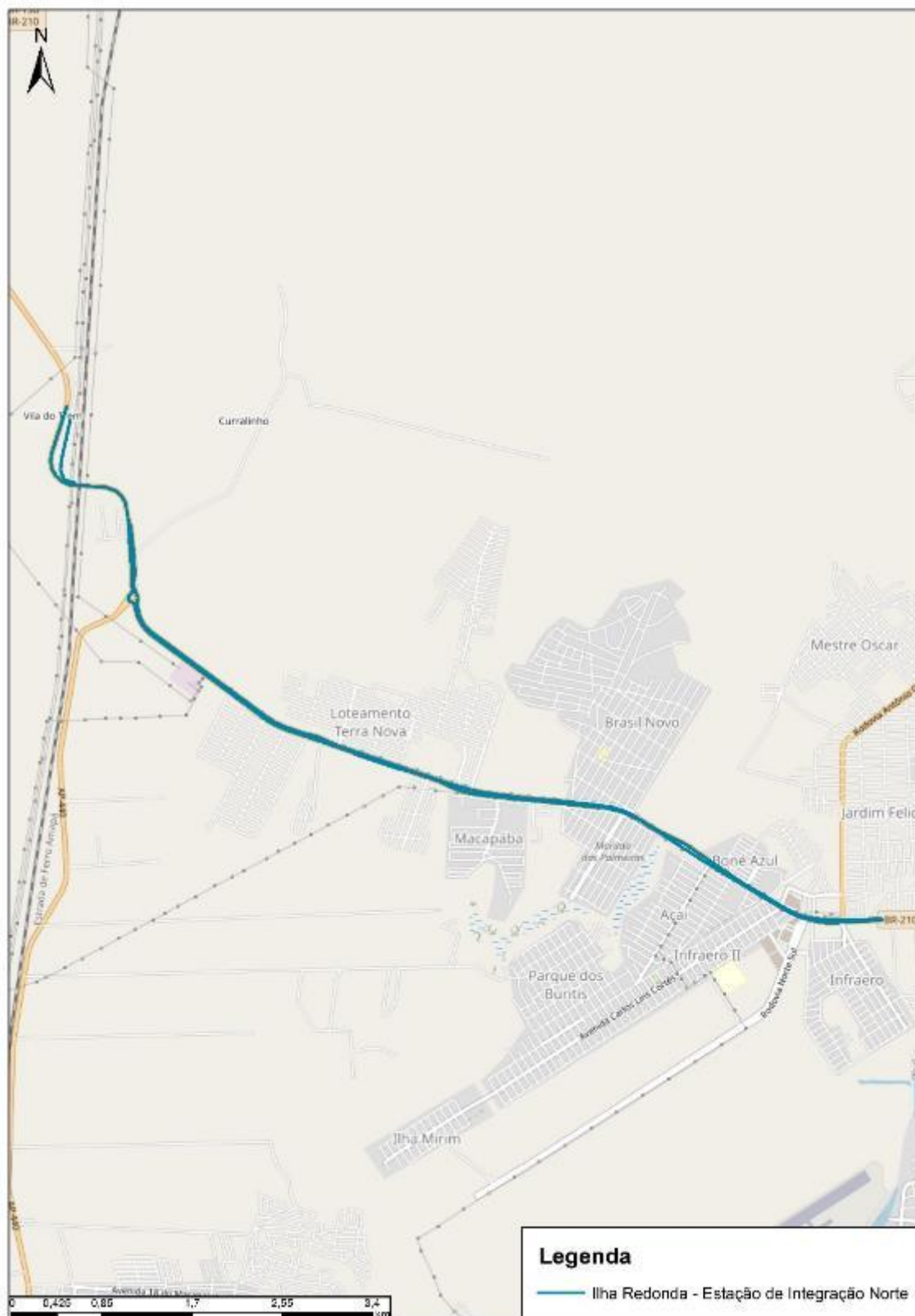
Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
6	7	12	1	3	29	19	11	59



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Ilha Redonda - Estação de Integração Norte





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Ilha Redonda - Estação de Integração Norte

Circular

Estação de Integração Norte (Rodovia Perimetral Norte - Ponto Inicial), Rodovia Perimetral Norte, Rotatória, Rodovia Perimetral Norte, Rotatória, Rodovia Perimetral Norte, Retorno, Rodovia Perimetral Norte, Estação de Integração Norte (Rodovia Perimetral Norte - Ponto Final).

Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
6	7	12	1	3	29	19	11	59



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Infraero I - Estação de Integração Norte





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Infraero I - Estação de Integração Norte

Circular

Estação de Integração Norte (Rodovia Perimetral Norte - Ponto Inicial), Rodovia Perimetral Norte, Retorno, Rodovia Perimetral Norte, R. Floriano Waldeck, Av. Chicho Mendes, R. Janary Nunes, Av. José Maria Pereira Cardoso, R. Maria Neuza do Carmo Souza (Até o fim), Av. José Maria Pereira Cardoso, R. Janary Nunes, Av. Chico Mendes, R. Primeiro de Janeiro, Rodovia Perimetral Norte, Retorno, Rodovia Perimetral Norte, Estação de Integração Norte (Rodovia Perimetral Norte - Ponto Final).

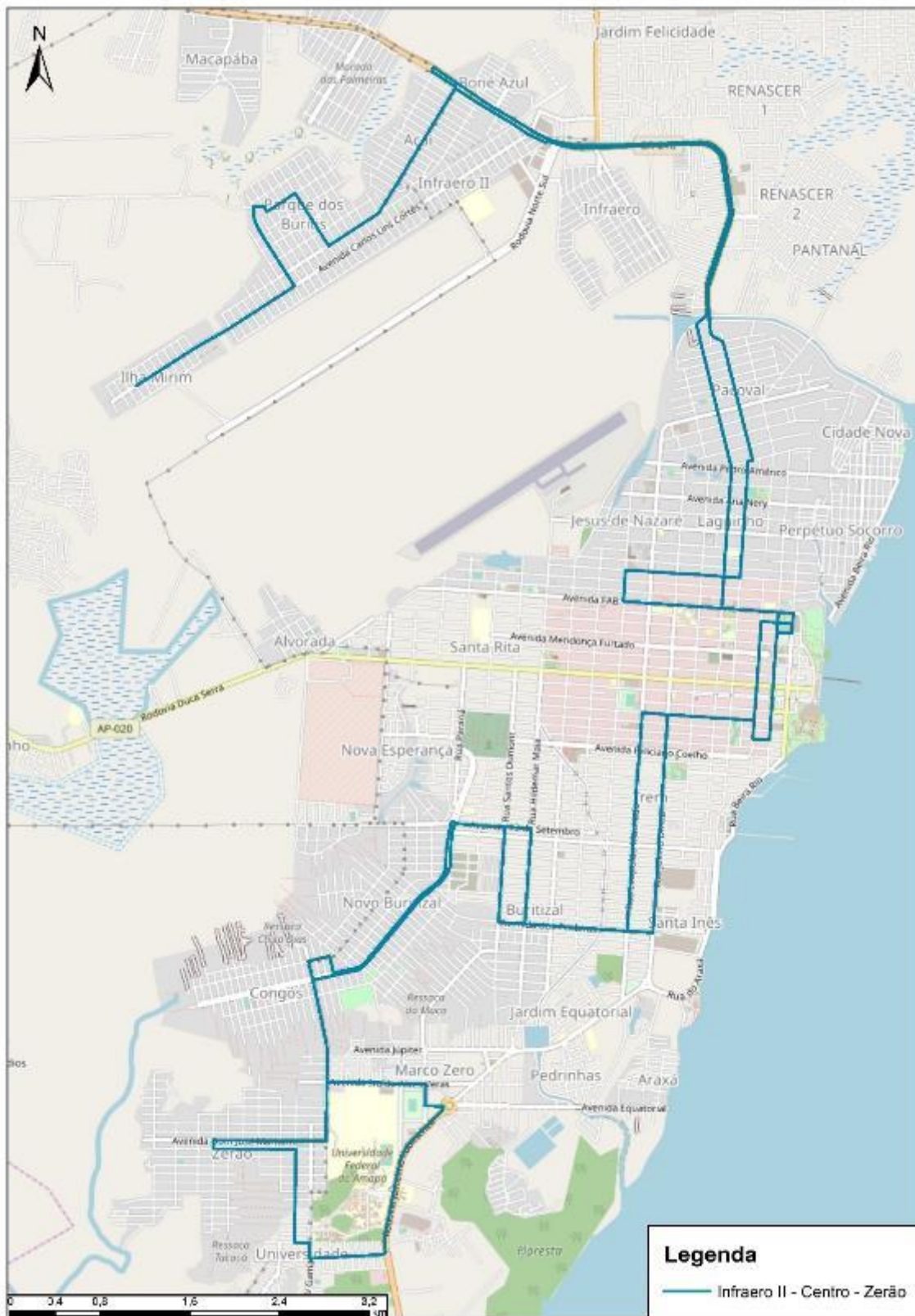
Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
9	10	18	1	5	43	28	17	88



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Infraero II - Centro - Zerão



Rua Minas Gerais, 32 – Santa Rita
Macapá – Amapá





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Infraero II - Centro - Zerão

Circular

Av. Carlos Lins Cortes (Ponto Inicial), R. Djanira Mendonça Palhete, Av. Alzir da Silva Maia, R. da Elionai César Silva, Av. Antenor Epifânio Martins, R. Bertoldo Rosa, Av. Cid Borges de Santana, R. Bacabas, Av. Maria Cavalcante de Azevedo Picanço, Rodovia Perimetral Norte, R. Mato Grosso, R. Eliézer Levi, Av. FAB, R. Cândido Mendes, Estação de Integração Central (Av. Iracema Carvão Nunes), Av. Iracema Carvão Nunes, R. Tiradentes, Av. Antônio Coelho de Carvalho, R. Leopoldo Machado, Av. Dos Timbiras, R. Hildemar Maia, Av. Treze de Setembro, R. Claudomiro de Moraes, Av. José de Mont Averne, R. Carlos Drummond de Andrade, Av. Ben-Hur Corrêa Alves, Av. Ivaldo Alves Veras, R. do Estádio Zerão, Estação de Integração Sul, Rodovia Juscelino Kubitschek, R. Inspetor Marcelino, R. Amadeu Gama, Av. Manoel de Souza, R. Dr. Braulino, Av. Raimundo Péres, R. Inspetor Antônio Oliveira, Av. Dom José Maritano, Av. Inspetor Aimóé, R. Claudomiro de Moraes, Av. Treze de Setembro, R. Santos Dumont, Av. Dos Timbiras, R. Jovino Dinoá, Av. Antônio Coelho de Carvalho, R. São José, Estação de Integração Central (R. Iracema Carvão Nunes), R. Cândido Mendes, Av. Coriolano Jucá, R. São José, Av. FAB, R. Hamilton Silva, Av. Ernestino Borges, R. General Rondon, R. Guanabara, Rodovia Perimetral Norte, Retorno, Rodovia Perimetral Norte, R. Bacabas, Av. Cid Borges de Santana, R. Bertoldo Rosa, Av. Alzir da Silva Maia, R. da Elionai César Silva, Via H, R. Djanira Mendonça Palheta, Av. Carlos Lins Cortes (Ponto Final).

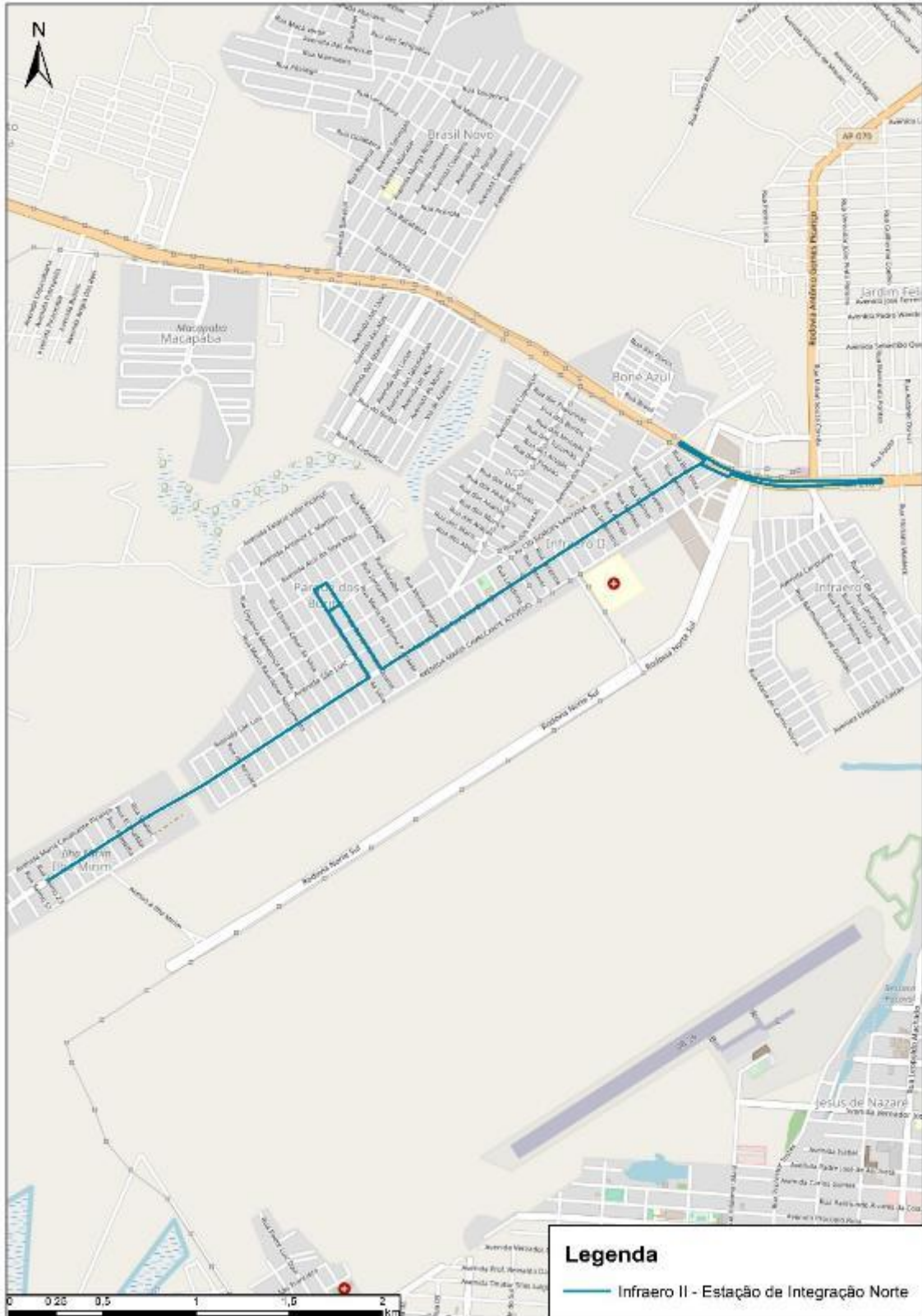
Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
7	8	13	1	4	33	21	13	67



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Infraero II - Estação de Integração Norte





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Infraero II - Estação de Integração Norte

Circular

Estação de Integração Norte (Rodovia Perimetral Norte - Ponto Inicial), Rodovia Perimetral Norte, Retorno, Rodovia Perimetral Norte, Av. Carlos Lins Cortes, R. Bertolo Rosa, Av. Uriel Sales de Araújo, R. Raimundo da Silva, Av. Carlos Lins Cortes, R. Salmo 23 (Ponto de Volta), Av. Carlos Lins Cortes, R. Raimundo da Silva, Av. Uriel Sales de Araújo, R. Bertolo Rosa, Av. Carlos Lins Cortes, Rodovia Perimetral Norte, Av. dos Bacuris, Rodovia Perimetral Norte, Retorno, Rodovia Perimetral Norte, Estação de Integração Norte (Rodovia Perimetral Norte - Final).

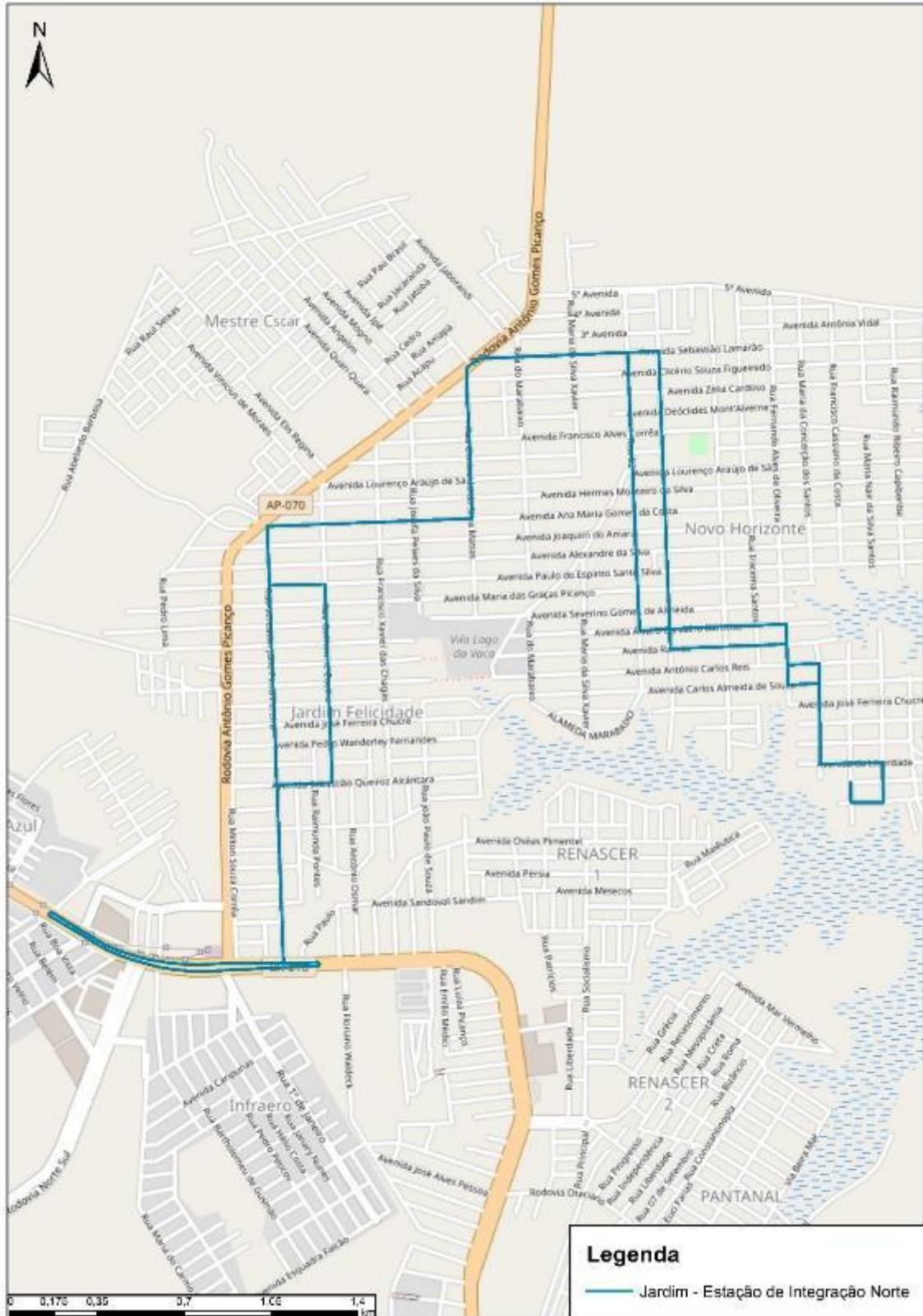
Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
5	5	9	1	3	23	15	9	46



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Jardim - Estação de Integração Norte





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Jardim - Estação de Integração Norte

Circular

Estação de Integração Norte (Rodovia Perimetral Norte - Ponto Inicial), Retorno, Rodovia Perimetral Norte, Retorno, Rodovia Perimetral Norte, R. Vereador Júlio Maria Pinto Pereira, Av. Sebastião Queiroz de Alcântara, R. Guilherme Castro Pontes, Av. Paulo do Espírito Santo, R. Vereador Júlio Maria Pinto Pereira, Av. Ana Maria Gomes da Costa, R. Clodoaldo da Silva Matias, Av. Sebastião A. Lamarão, R. João de Deus Dias de Souza, Av. Ramos, R. Fernando Alves de Oliveira, Av. Carlos Almeida de Souza, R. Francisco Cassiano da Costa, Av. Sebastião Queirós Alcântara, R. Maria Nair da Silva, Av. Geribá de Almeida, R. Maria Nair da Silva Santos (Ponto de Volta), Av. Geribá de Almeida, R. Maria Nair da Silva, Av. Sebastião Queirós Alcântara, R. Francisco Cassiano da Costa, Av. Carlos Almeida de Souza, R. Fernando Alves de Oliveira, Av. Ramos, R. Cícero Marquês de Souza, Av. Sebastião A Lamarão, R. Clodoaldo da Silva Matias, Av. Hermes Monteiro da Silva, R. Vereador Júlio Maria Pinto Pereira, Rodovia Perimetral Norte, Estação de Integração Norte (Rodovia Perimetral Norte - Ponto Final).

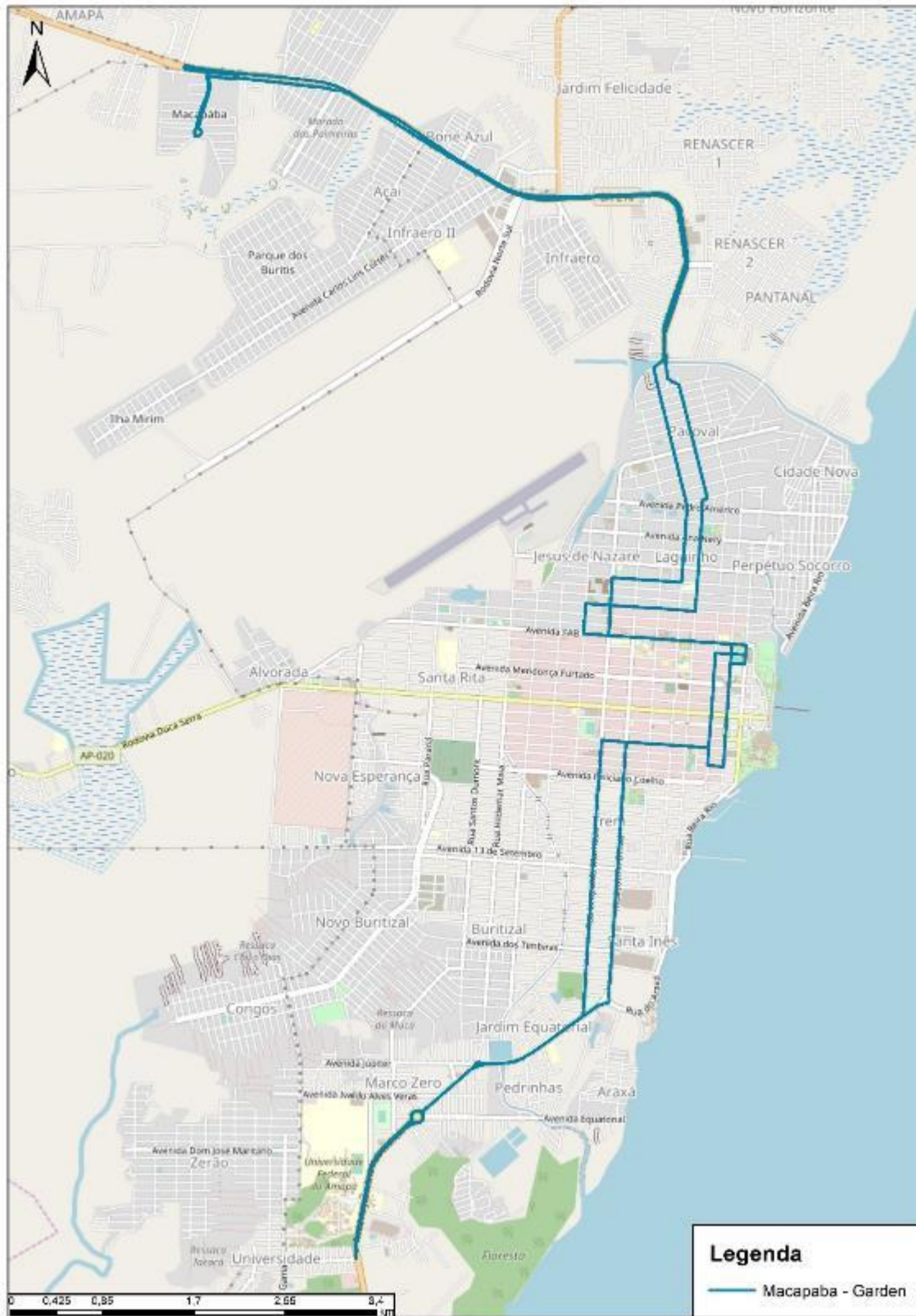
Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
15	16	28	2	7	68	44	26	139



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Macapaba - Garden





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Macapaba - Garden

Ida

Estação de Integração Sul (Rodovia Juscelino Kubitscheck - Ponto Inicial), Rodovia Juscelino Kubitscheck, Rotatória, R. Jovino Dinoá, Av. Antônio Coelho de Carvalho, R. Tiradentes, R. Rio Maracá, R. São José, Estação de integração Central (R. Iracema Carvão Nunes), R. Cândido Mendes, Av. Coriolano Jucá, R. São José, Av. FAB, R. Hamilton Silva, Av. Ernestino Borges, R. General Rondon, R. Guanabara, Rodovia Perimetral Norte, Retorno, Rodovia Perimetral Norte, Saída da Rodovia, Marginal (Sem Nome), Av. Central Macapaba (Sem Nome), Rotatória em Macapaba (Ponto Final).

Volta

Rotatória Macapaba (Ponto Inicial), Av. Central Macapaba (Sem Nome), Marginal (Sem Nome), Entrada na Rodovia, Rodovia Perimetral Norte, R. Mato Grosso, R. Eliézer Levi, Av. Mãe Luiza, R. Leopoldo Machado, Av. FAB, R. Cândido Mendes, Estação de Integração Central (R. Iracema Carvão Nunes), R. Iracema Carvão Nunes, R. Tiradentes, Av. Antônio Coelho de Carvalho, R. Leopoldo Machado, Rodovia Juscelino Kubitscheck, Retorno na Rotatória (Em frente a universidade), Rodovia Juscelino Kubitscheck, Estação de Integração Sul (Rodovia Juscelino Kubitscheck - Ponto Final).

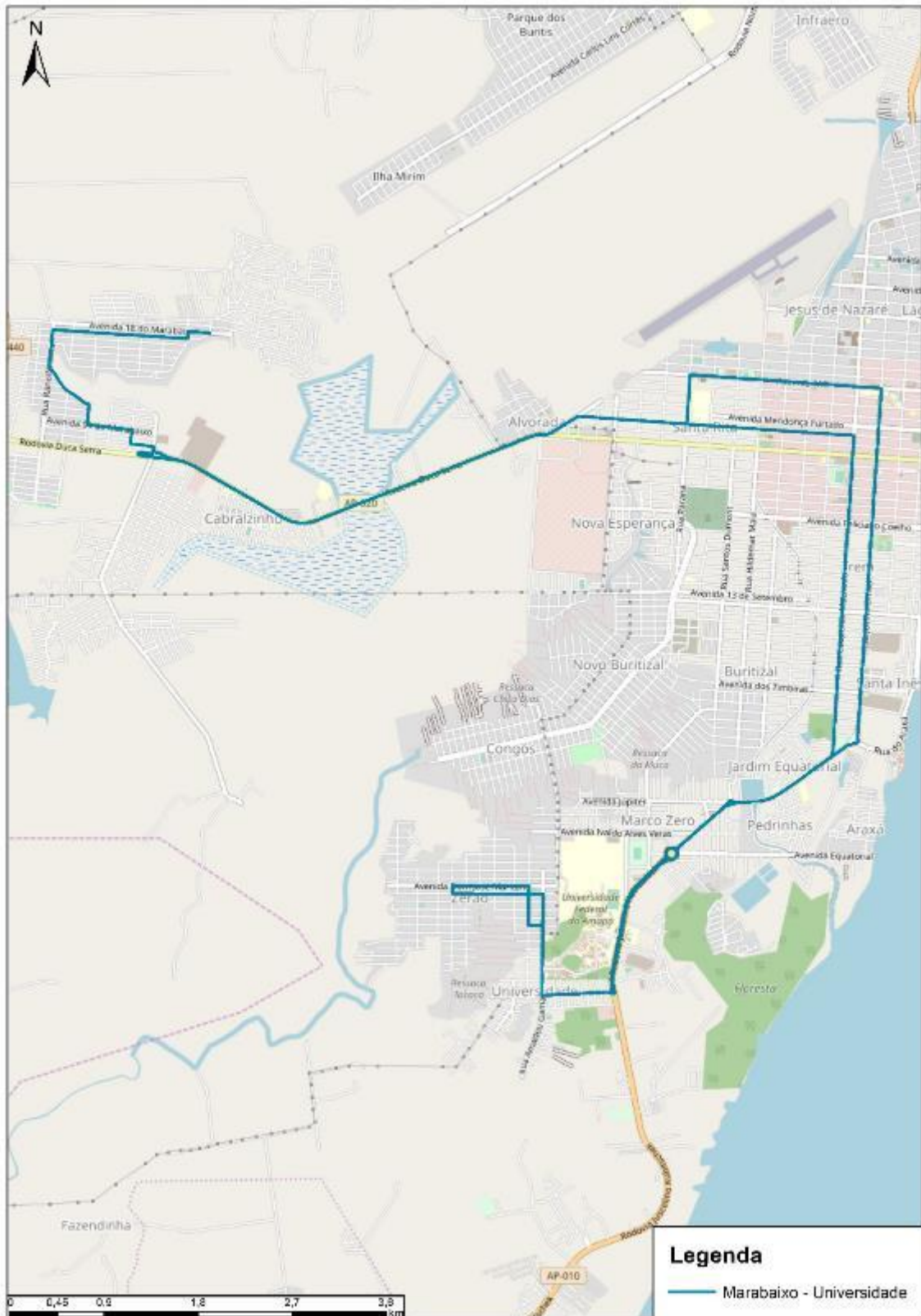
Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
9	10	18	1	5	43	28	17	88



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Marabaixo - Universidade





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Marabaixo - Universidade

Ida

Av. Décima Oitava (Ponto Inicial), R. Nove, R. Dezessete, Av. do Marabaixo, R. Três do Marabaixo, R. Quatro do Marabaixo, Av. Santarem, Av. Cinco do Marabaixo, Av. Quatro, R. Nove, Av. Primeira, Retorno, Rodovia Duca Serra, Av. Joaquim Pinheiro Borges, Av. Almirante Barroso, R. Leopoldo Machado, Rodovia Juscelino Kubitscheck, Estação de Integração Sul (Rodovia Juscelino Kubitscheck), Rodovia Juscelino Kubitscheck, R. Inspetor Marcelino, R. Amadeu Gama, Av. Raimundo Péres, R. Inspetor Antônio Oliveira, Av. Dom José Maritano (Ponto Final).

Volta

R. Dr. Braulino (Ponto Inicial), Av. José Nery, R. Amadeu Gama, R. Inspetor Marcelino, Rotatória, Rodovia Juscelino Kubitscheck, Estação de Integração Sul (Rodovia Juscelino Kubitscheck), Rodovia Juscelino Kubitscheck, Rotatória, R. Jovino Dinoá, Av. FAB, R. Paraná, Av. Almirante Barroso, Av. Joaquim Pinheiro Borges, Rodovia Duca Serra, R. Nove, Av. Quatro, Av. Cindo do Marabaixo, Av. Santarem, R. Quatro do Marabaixo, R. Três do Marabaixo, Av. do Marabaixo, R. Nove, Av. Décima Oitava (Ponto Final).

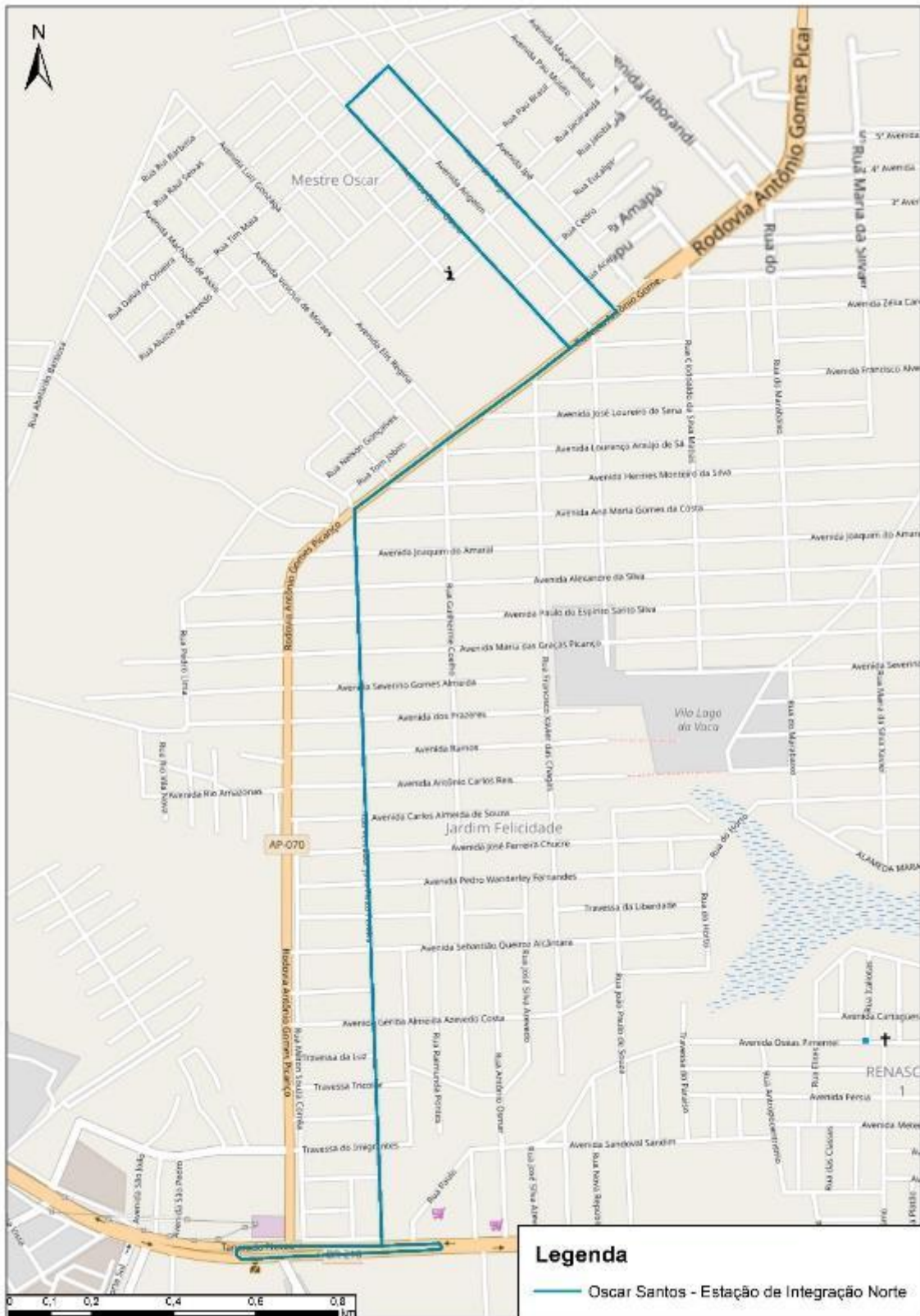
Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
9	10	18	1	5	43	28	17	88



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Oscar Santos - Estação de Integração Norte





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Oscar Santos - Estação de Integração Norte

Circular

Estação de Integração Norte (Rodovia Perimetral Norte - Ponto Inicial), Retorno, Rodovia Perimetral Norte, Retorno, Rodovia Perimetral Norte, R. Vereador Júlio Maria Pinto Pereira, Rodovia do Curiaú, Av. Aquariquara, Av. Sucupira, Av. Magno, Rodovia do Curiaú, R. Clodoaldo da Silva Matias, Av. Ana Maria Gomes da Costa, R. Vereador Júlio Maria Pinto Pereira, Rodovia Perimetral Norte, Estação de Integração Norte (Rodovia Perimetral Norte - Ponto Final).

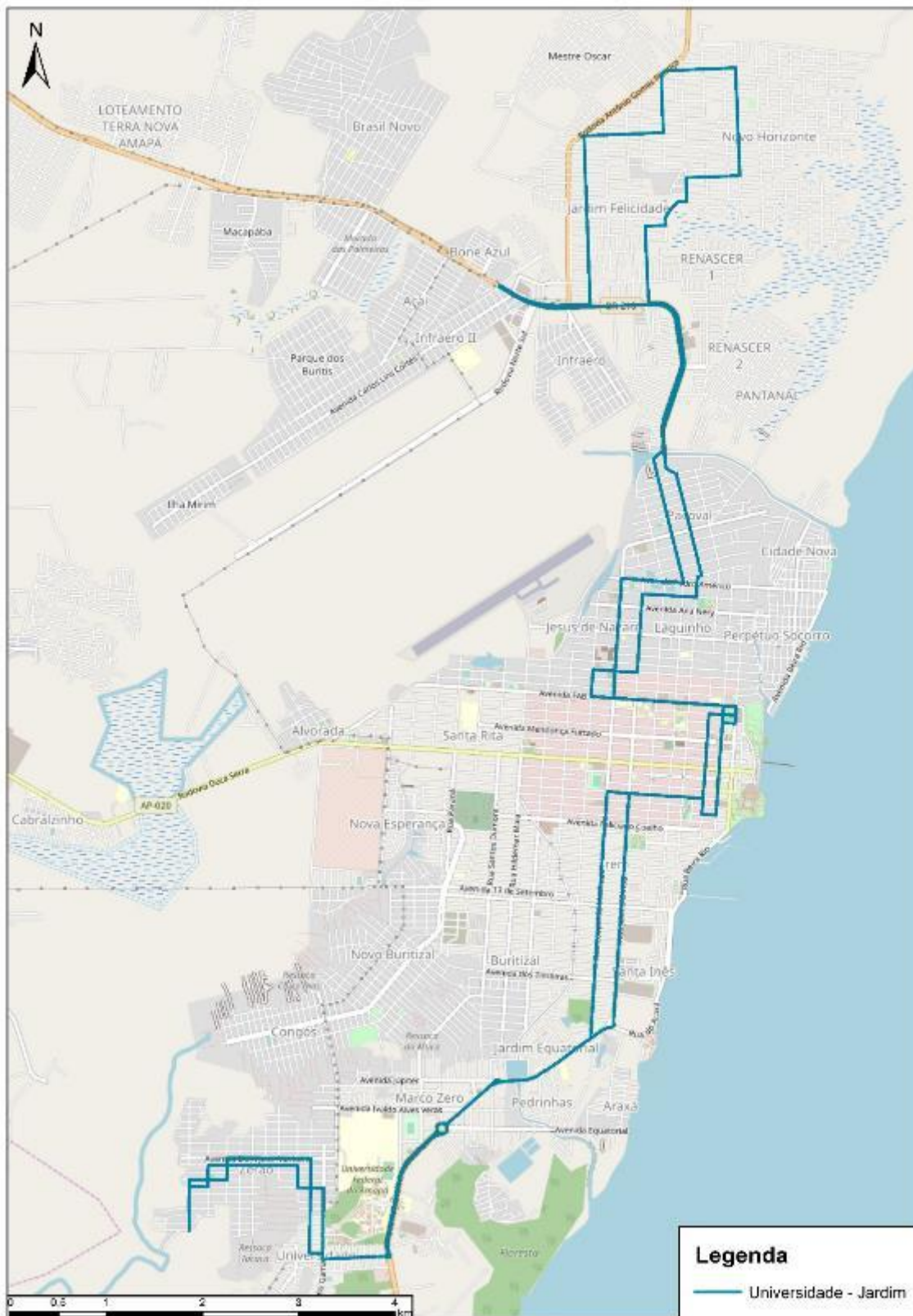
Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
7	8	13	1	4	33	21	13	67



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Universidade - Jardim





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Universidade - Jardim

Circular

R. Vicente Raimundo Alves (Ponto Inicial), Av. Wilson Carvalho, R. Djalma Nascimento, Av. Dom José Maritano, R. Dr. Braulino, Av. Álvaro Nobre, R. Amadeu Gama, R. Inspetor Braulino, Rotatória, Rodovia Juscelino Kubitscheck, Estação de Integração Sul (Rodovia Juscelino Kubitscheck), Rodovia Juscelino Kubitscheck, Rotatória, R. Jovino Dinoá, Av. Antônio Coelho de Carvalho, R. Tiradentes, R. Rio Maracá, R. São José, Estação de integração Central (R. Iracema Carvão Nunes), R. Cândido Mendes, Av. Coriolano Jucá, R. São José, Av. FAB, R. Hamilton Silva, Av. Ernestino Borges, R. Jovino Dinoá, Av. Marcílio Dias, R. General Rondon, R. Guanabara, Rodovia Perimetral Norte, R. João Paulo de Souza, Av. Veiga Cabral, R. do Horto Mun., R. Marabaixo, Av. Álvaro Carvalho Barbosa, R. Cícero Marquês de Souza, Av. Sebastião A Lamarão, R. Clodoaldo da Silva Martins, Av. Ana Maria Gomes da Costa, R. Vereador Júlio Maria Pinto Pereira, Rodovia Perimetral Norte, Retorno, Rodovia Perimetral Norte, R. Mato Grosso, Av. Pedro Américo, R. Leopoldo Machado, Av. FAB, R. Cândido Mendes, Estação de Integração Central (R. Iracema Carvão Nunes), R. Iracema Carvão Nunes, R. Tiradentes, Av. Antônio Coelho de Carvalho, R. Leopoldo Machado, Rodovia Juscelino Kubitscheck, Estação de Integração Sul, R. Inspetor Marcelino, R. Amadeu Gama, Av. Inspetor Orlando Dias, R. Zeca Serra, Av. Raimundo Peres, R. Inspetor Miguel Amorim, Av. Professor Caramuru, R. Vicente Raimundo Alves (Ponto Final).

Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
7	8	13	1	4	33	21	13	67



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

5.3.2 Lote 2

Açucena - Centro



Rua Minas Gerais, 32 – Santa Rita
Macapá – Amapá





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Açucena - Centro

Circular

Av. 13 de Setembro (Ponto Inicial), R. Minas Gerais, R. Padre Vitório Galiano, Av. Pedro de Oliveira Gomes, R. Paraná, Av. Antônio Coelho de Carvalho, R. Hamilton Silva, Av. FAB, R. Cândido Mendes, Estação de Integração Central (R. Iracema Carvão Nunes), R. Iracema Carvão Nunes, R. Tiradentes, Av. Antônio Coelho de Carvalho, R. Paraná, Av. Pedro de Oliveira Gomes, R. Padre Vitório Galiano, R. Minas Gerais, Av. 13 de Setembro (Ponto Final).

Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
3	4	6	1	2	16	10	6	33



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Araxá - Estação de Integração Sul





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Araxá - Estação de Integração Sul

Circular

Estação de Integração Sul (Rodovia Juscelino Kubitscheck - Ponto Inicial), Av. Equatorial, R. Redenção, Travessa Pérola, Travessa Diamante, R. Redenção, Av. Equatorial, R. Humberto de Góes Pereira, Av. Três, R. Setentrional, Av. André Lima, Av. Equatorial, Rotatória, Estação de Integração Sul (Rodovia Juscelino Kubitscheck - Ponto Final).

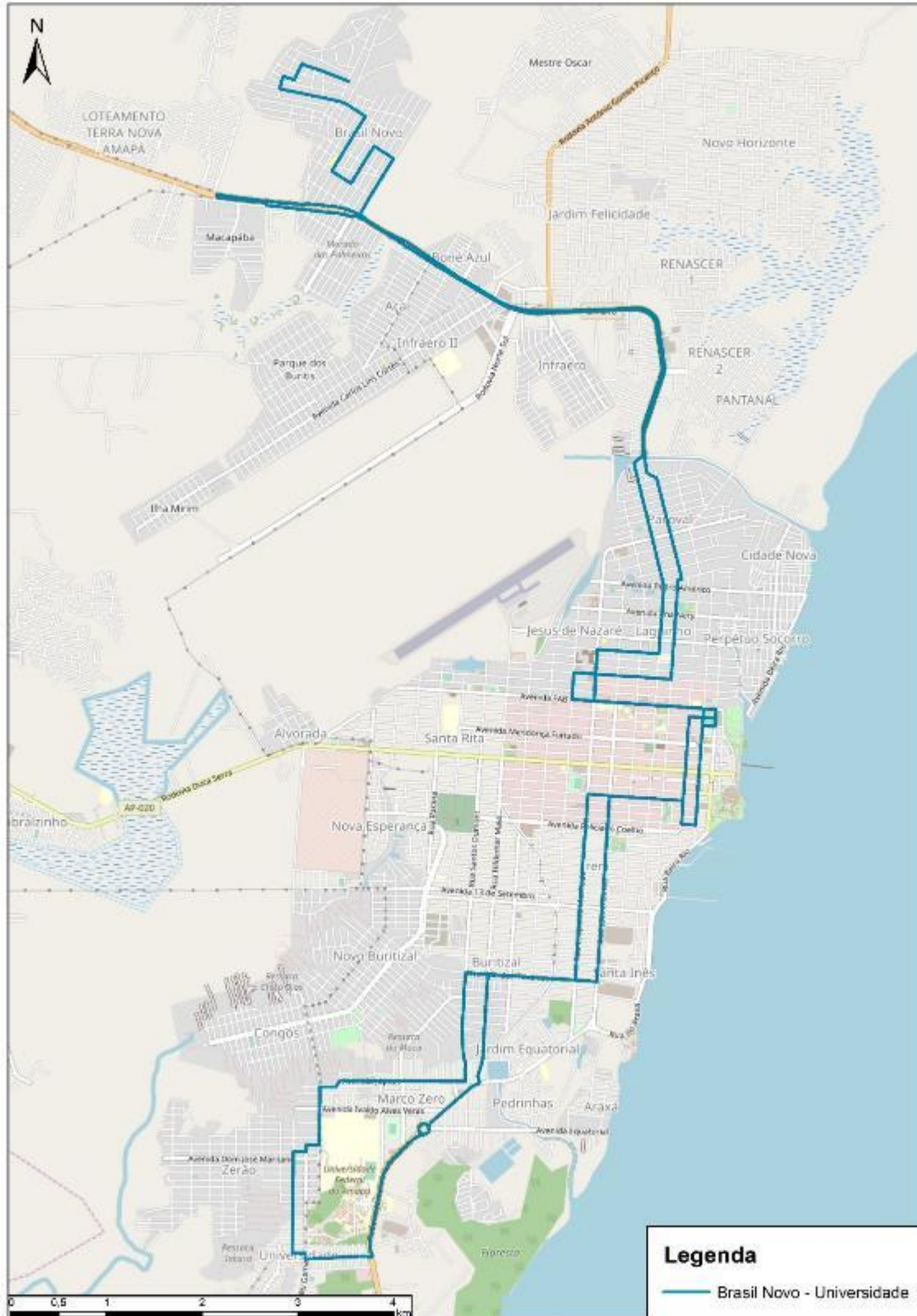
Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
7	8	13	1	4	33	21	13	67



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Brasil Novo – Universidade





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Brasil Novo - Universidade

Circular

R. Abacaxi (Ponto Inicial), R. Sem Nome, R. Maçã Verde, Av. Sapoti, R. Mamoeiro, Av. Manga Rosa, Av. Bacabeira, Av. do Açaí, R. Laranjeira, Av. Pinhal, Av. Bananeira, Rodovia Perimetral Norte, Retorno, Rodovia Perimetral Norte, R. Mato Grosso, R. Eliézer Levi, Av. Mãe Luiza, R. Leopoldo Machado, Av. FAB, R. Cândido Mendes, Estação de Integração Central (R. Iracema Carvão Nunes), R. Iracema Carvão Nunes, R. Tiradentes, Av. Antônio Coelho de Carvalho, R. Leopoldo Machado, Av. Dos Timbiras, R. Santos Dumont, Stephan Houat, Av. Júpiter, Av. Netuno, Av. Inspetor Aimoré, Av. Ten. Amaral, R. Amadeu Gama, Av. Dom José Maritano, R. Dr. Braulino, Av. Francisco Matos, R. Inspetor Marcelino, Rotatória, Rodovia Juscelino Kubitscheck, Rotatória, Estação de Integração Sul (Rodovia Juscelino Kubitscheck), Rodovia Juscelino Kubitscheck, Rotatória, R. Hildemar Maia, Av. Dos Timbiras, R. Jovino Dinoá, Av. Antônio Coelho de Carvalho, R. Tiradentes, R. Rio Maricá, R. São José, Estação de Integração Central (R. Iracema Carvão Nunes), R. Cândido Mendes, Av. Coriolano Jucá, R. São José, Av. FAB, R. Hamilton Silva, Av. Ernestino Borges, R. General Rondon, R. Guanabara, Rodovia Perimetral Norte, Av. Bananeira, Av. do Pinhal, R. Laranjeira, Av. Açaí, R. Bacabeira, Av. Manga Rosa, R. Mamoeiro, Av. Sapoti, R. Maçã Verde, R. Sem Nome, R. Abacaxi (Ponto Final).

Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
7	8	13	1	4	33	21	13	67



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Buritizal - São Camilo



Rua Minas Gerais, 32 – Santa Rita
Macapá – Amapá





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Buritizal - São Camilo

Circular

Av. Benedito Lino do Carmo (Ponto Inicial), R. Claudomiro de Moraes, Av. Treza de Setembro, R. Hildemar Maia, Av. Almirante Barroso, R. Marcelo Cândia, Av. FAB, R. Cândido Mendes, Estação de Integração Central (R. Iracema Nunes Carvão), R. Iracema Nunes Carvão, R. Tiradentes, Av. Feliciano Coelho, R. Odilardo Silva, Av. Acelino de Leão, R. Leopoldo Machado, Av. Dos Timbiras, R. Professor Toste, Av. Treze de Setembro, Rotatória, R. Claudomiro de Moraes, Av. Benedito Lino do Carmo (Ponto Final).

Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
9	10	18	1	5	43	28	17	88



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Congós - Centro



Rua Minas Gerais, 32 – Santa Rita
Macapá – Amapá





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Congós - Centro

Circular

Av. José Augusto Façanha (Ponto Inicial), R. Raul Monteiro Valdes, R. Carlos Drumond de Andrade, Av. Edite Penaforte, R. Benedito Limo do Carmo, R. Claudomiro de Moraes, Rotatória, Av. Treze de Setembro, R. Minas Gerais, R. Padre Vitório Galiano, Av. Pedro de Oliveira Gomes, R. Paraná, Av. Almirante Barroso, R. Marcelo Cândia, Av. FAB, R. Cândido Mendes, Estação de Integração Central (R. Iracema Carvão Nunes), R. Iracema Carvão Nunes, R. Iracema Carvão Nunes, R. Tiradentes, R. Rio Maracá, R. São José, Av. FAB, R. Paraná, Av. Pedro de Oliveira Gomes, R. Padre Vitório Galiano, R. Minas Gerais, Av. Treze de Setembro, Rotatória, R. Claudomiro de Moraes, R. Benedito Limo do Carmo, Av. Edite Penaforte, R. Carlos Drumond de Andrade, R. Raul Monteiro Valdes, Av. José Augusto Façanha (Ponto Final).

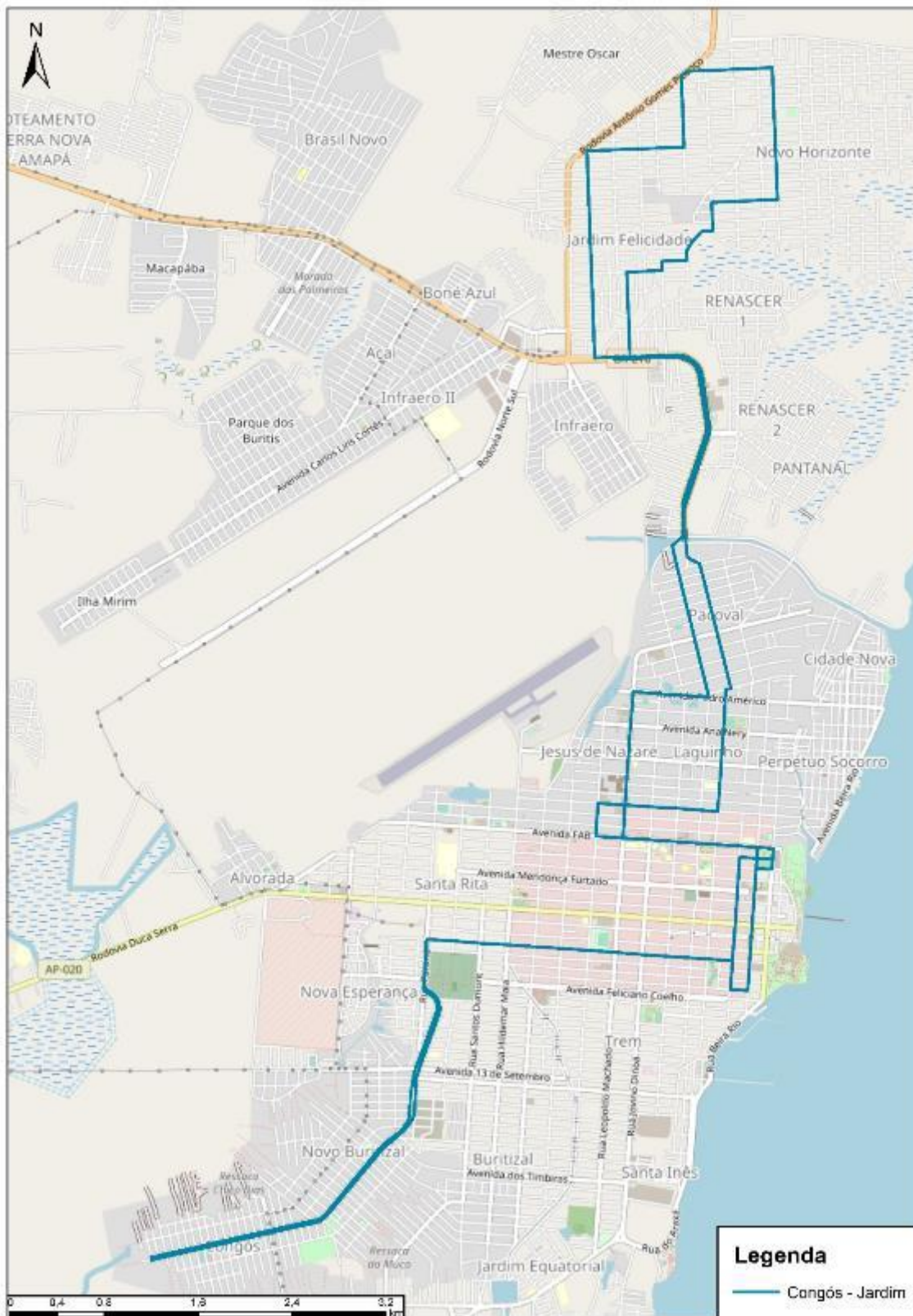
Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
5	5	9	1	3	23	15	9	46



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Congós - Jardim



Rua Minas Gerais, 32 – Santa Rita
Macapá – Amapá





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Congós - Jardim

Circular

R. Benedito Limo do Carmo (Ponto Inicial), R. Claudomiro de Moraes, Av. Antônio Coelho de Carvalho, R. Tiradentes, R. Rio Maricá, R. São José, Estação de Integração Central (R. Iracema Carvão Nunes), R. Cândido Mendes, Av. Coriolano, R. São José, Av. FAB, R. Hamilton Silva, Av. Ernestino Borges, R. General Rondo, R. Guanabara, Rodovia Perimetral Norte, R. Vereador Júlio Maria Pinto Pereira, Av. Ana Maria Gomes da Costa, R. Clodoaldo da Silva Matias, Av. Sebastião A Lamarão, R. Cícero Marquês de Souza, Av. Álvaro Carvalho Barbosa, R. Marabaixo, R. Do Horton Mun., Av. Veiga Cabral, R. João Paulo de Souza, Av. Sebastião Queiroz de Alcântara, R. Antônio Osmar, Rodovia Perimetral Norte, Retorno, Rodovia Perimetral Norte, R. Mato Grosso, Av. Pedro Américo, R. Leopoldo Machado, Av. FAB, R. Cândido Mendes, Estação de Integração Central (R. Iracema Nunes Carvão), R. Iracema Nunes Carvão, R. Tiradentes, Av. Antônio Coelho de Carvalho, R. Paraná, R. Claudomiro de Moraes, R. Benedito Limo do Carmo (Ponto Final).

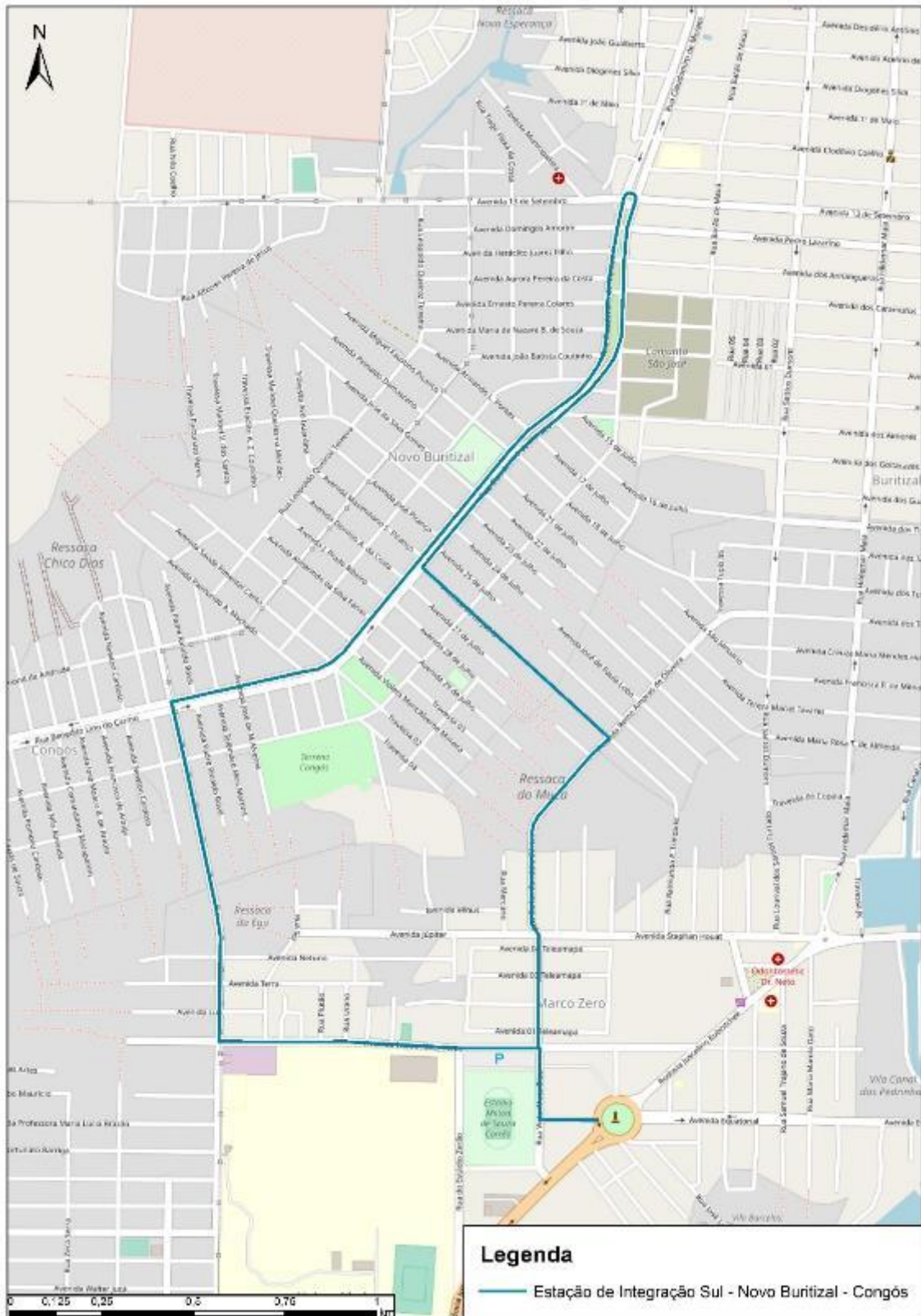
Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
9	10	18	1	5	43	28	17	88



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Estação de Integração Sul - Novo Buritizal - Congós





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Estação de Integração Sul - Novo Buritizal - Congós

Circular

Estação de Integração Sul (Rodovia Juscelino Kubitschek - Ponto Inicial), R. Vícta Mota Dias, R. Remo Amoras de Oliveira, Av. Quilombo dos Palmares, R. Claudomiro de Moraes, Rotatória, R. Claudomiro de Moraes, Av. Bem-Hur Corrêa Alves, Av. Ivaldo Alves Veras, R. Vícta Mota Dias, Estação de Integração Sul (Rodovia Juscelino Kubitschek - Ponto Final).

Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
7	8	13	1	4	33	21	13	67



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Estação de Integração Sul - São Camilo



Rua Minas Gerais, 32 – Santa Rita
Macapá – Amapá





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Estação de Integração Sul - São Camilo

Circular

Estação de Integração Sul (Rodovia Juscelino Kubitschek - Ponto Inicial), Rodovia Juscelino Kubitschek, Rotatória, Av. Stephan Houat, Av. Dos Tembés, R. Remo Amoras de Oliveira, Av. Dezoito de Julho, Av. Francisca P. de Mendonça, R. Hildemar Maia, Av. Antônio Coelho de Carvalho, R. Marcelo Cândia, Av. FAB, R. Paraná, Av. Antônio Coelho de Carvalho, R. Santos Dumont, Av. Dezoito de Julho, Av. Dos Tembés, R. Remo Amoras de Oliveira, Av. Stephan Houat, R. Sem Nome (Praça Equinócio), Rodovia Juscelino Kubitschek, Estação de Integração Sul (Rodovia Juscelino Kubitschek - Ponto Final).

Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
5	6	11	1	3	26	17	10	54



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Estrutural Sudoeste



Rua Minas Gerais, 32 – Santa Rita
Macapá – Amapá



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Estrutural Sudoeste

Circular

R. Benedito Limo do Carmo (Ponto Inicial), R. Claudomiro de Moraes, Av. Treze de Setembro, R. Hildemar Maia, Av. Antônio Coelho de Carvalho, Av. São José, Estação de Integração Central (R. Iracema Nunes Carvão), R. Iracema Nunes Carvão, R. Tiradentes, Av. Antônio Coelho de Carvalho, R. Santos Dumont, Av. Clodóvio Coelho, Rotatória, R. Claudomiro de Moraes, R. Benedito Limo do Carmo (Ponto Final).

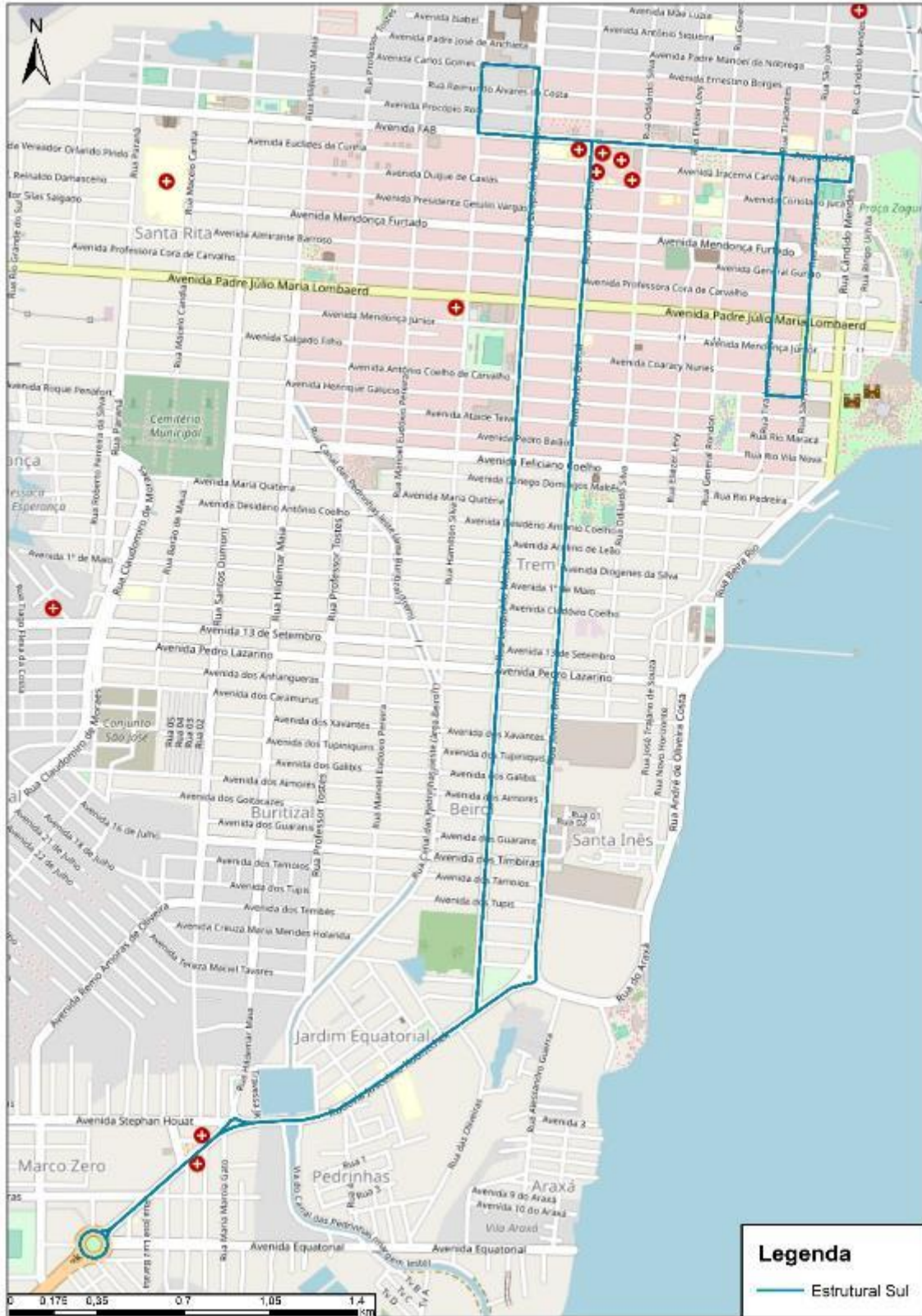
Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
15	16	28	2	7	68	44	26	139



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Estrutural Sul



Rua Minas Gerais, 32 – Santa Rita
Macapá – Amapá



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Estrutural Sul

Circular

Estação de Integração Sul (Rodovia Juscelino Kubitschek - Ponto Inicial), Rodovia Juscelino Kubitschek, Rotatória, R. Jovino Dinoá, Av. FAB, R. Tiradentes, Av. Antônio Coelho de Carvalho, R. São José, Estação de Integração Central (R. Iracema Nunes Carvão), R. Cândido Mendes, Av. Coriolano Jucá, R. São José, Av. FAB, R. Hamilton Silva, Av. Ernestino Borges, R. Leopoldo Machado, Rodovia Juscelino Kubitschek, Estação de Integração Sul (Rodovia Juscelino Kubitschek - Ponto Final).

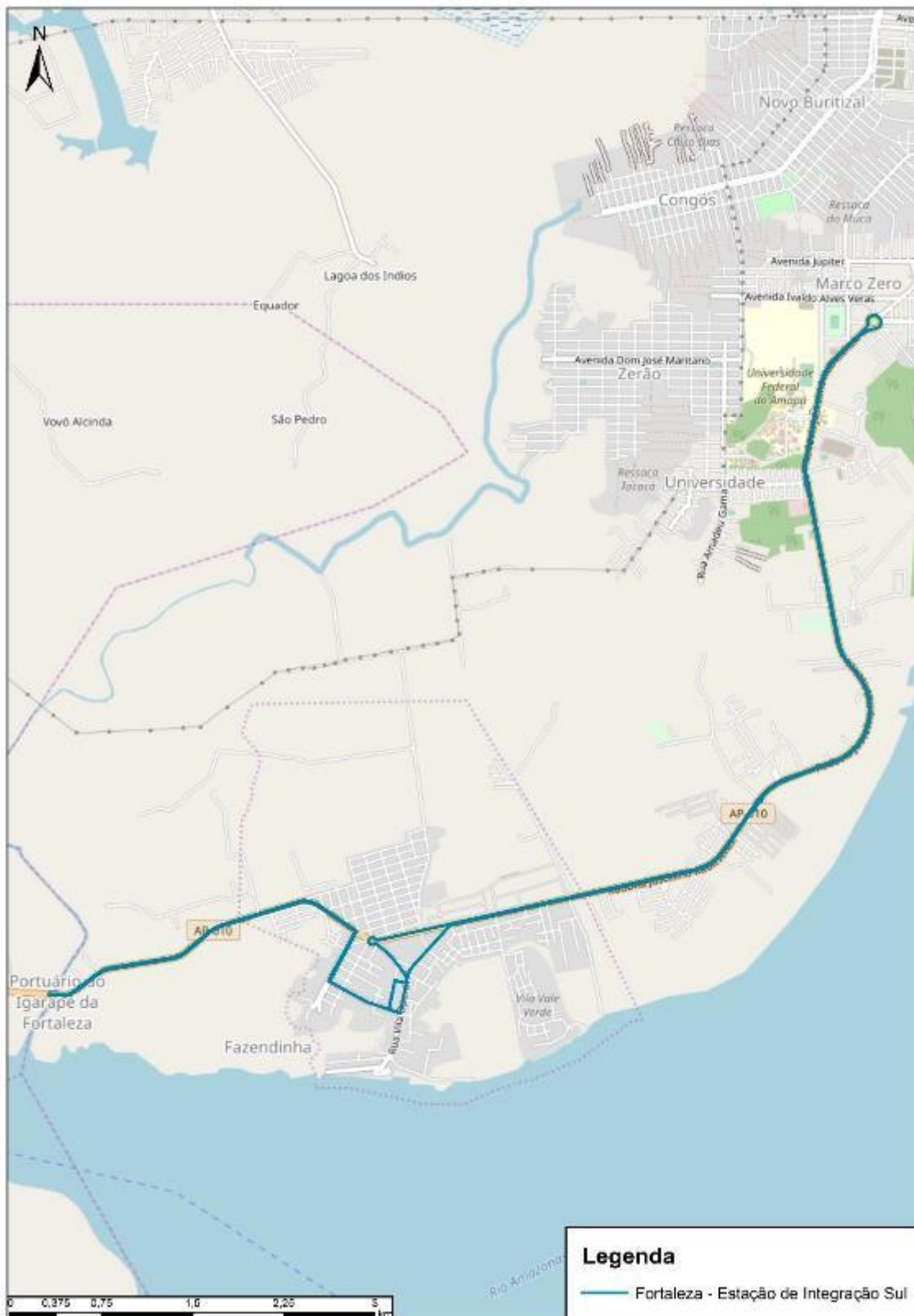
Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
15	16	28	2	7	68	44	26	139



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Fortaleza - Estação de Integração Sul





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Fortaleza - Estação de Integração Sul

Ida

Rodovia Salvador Diniz (Ponto Inicial), R. Do Matadouro, Av. Maria de Oliveira Santana, R. Vila Operária, Rodovia Juscelino Kubitschek, Estação de Integração Sul (Rodovia Juscelino Kubitschek - Ponto Final).

Volta

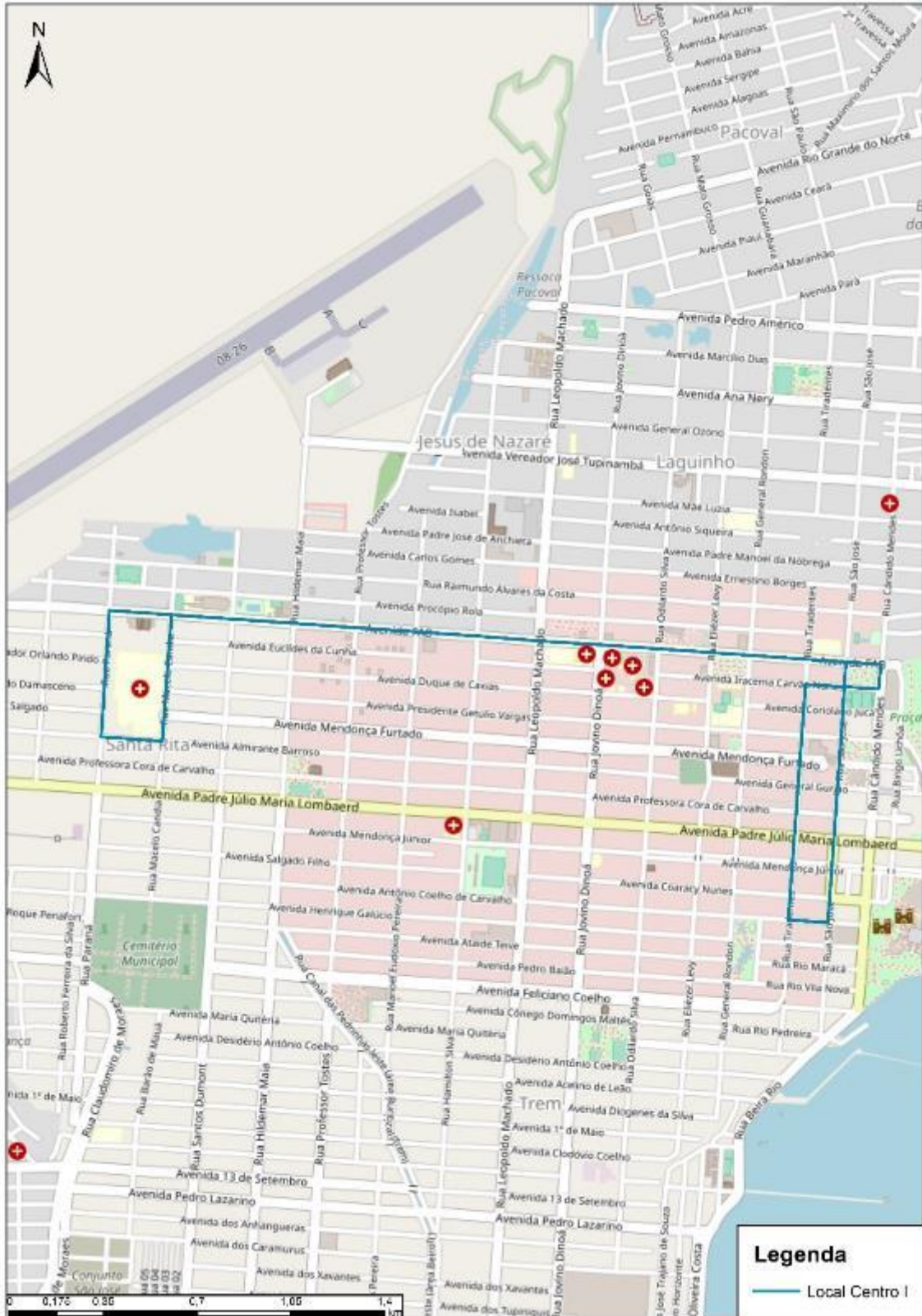
Estação de Integração Sul (Rodovia Juscelino Kubitschek - Ponto Inicial), Rodovia Juscelino Kubitschek, Rotatória, R. Sem Nome, R. Vila Operária, Av. Maria de Oliveira Santana, R. do Matadouro, Rodovia Salvador Diniz (Ponto Final).

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
4	5	8	1	2	20	13	8	41



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Local Centro I



Rua Minas Gerais, 32 – Santa Rita
Macapá – Amapá





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Local Centro I

Circular

Estação de Integração Central (R. Iracema Nunes Carvão - Ponto Inicial), R. Iracema Nunes Carvão, R. Tiradentes, Av. Antônio Coelho de Carvalho, R. São José, Av. FAB, R. Paraná, Av. Almirante Barroso, R. Marcelo Cândia, Av. FAB, R. Cândido Mendes, Estação de Integração Central (R. Iracema Nunes Carvão - Ponto Final).

Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
15	16	28	2	7	68	44	26	139



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Local Centro II





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Local Centro II

Circular

Estação de Integração Central (R. Iracema Nunes Carvão), R. São José, R. Hamilton Silva, Av. Ernestino Borges, R. Leopoldo Machado, Av. Antônio Coelho de Carvalho, R. São José, Estação de Integração Central (R. Iracema Nunes Carvão - Ponto Final).

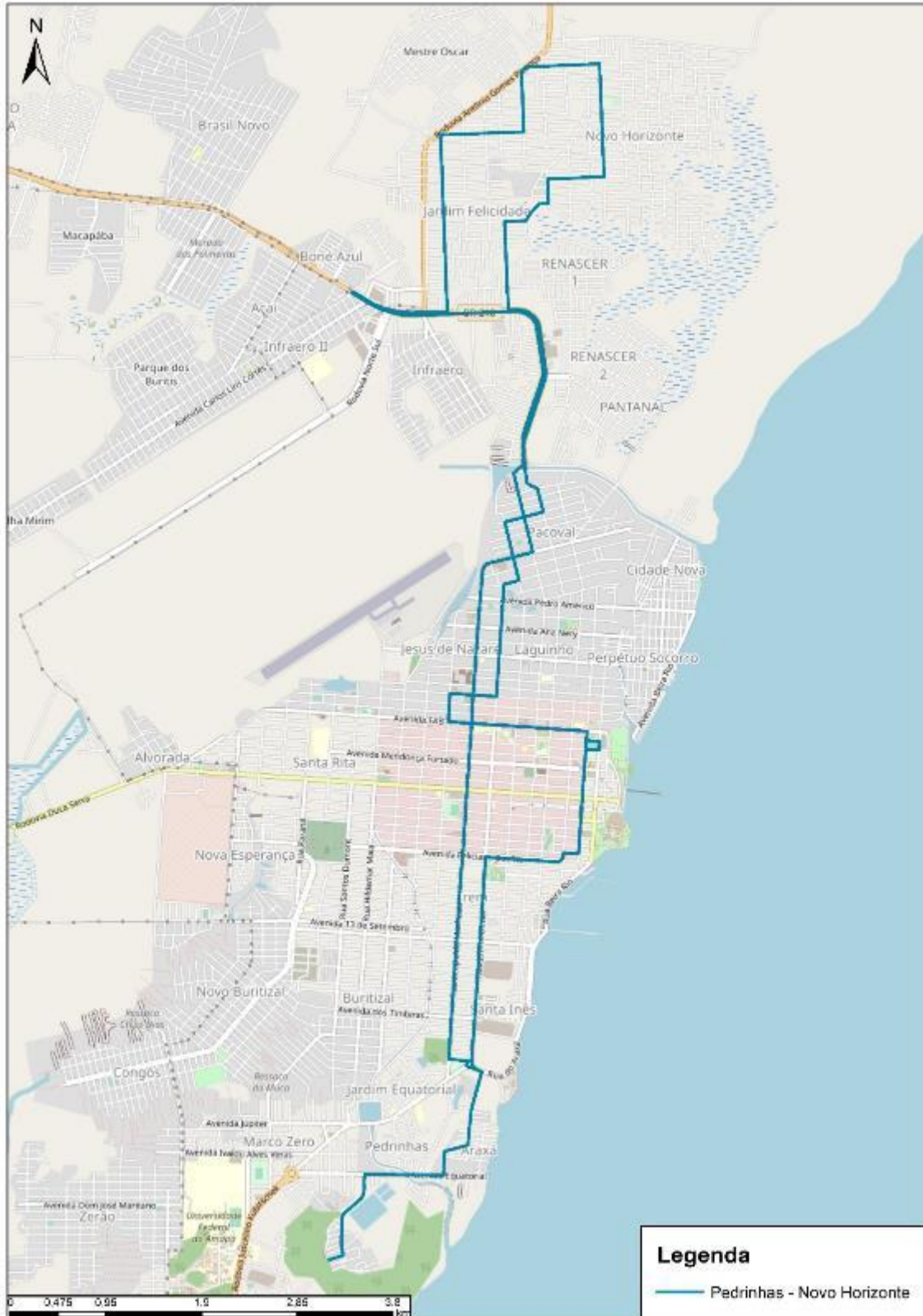
Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
15	16	28	2	7	68	44	26	139



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Pedrinhas - Novo Horizonte





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Pedrinhas - Novo Horizonte

Circular

R. Redenção (Ponto Inicial), Av. Equatorial, Av. André Lima, R. Setentrional, R. Do Araxá, Rotatória, R. Jovino Dinoá, Av. Feliciano Coelho, R. Tiradentes, R. Rio Maracá, R. São José, Estação de Integração Central (R. Iracema Nunes Carvão), R. Cândido Mendes, Av. Coriolano Jucá, R. São José, Av. FAB, R. Hamilton Silva, Av. Ernestino Borges, R. Jovino Dinoá, Av. Piauí, R. Goiás, Av. Sergipe, R. Guanabara, Rodovia Perimetral Norte, R. João Paulo de Souza, Av. José Ferreira Chucre, R. Do Horto Mun., R. Marabaixo, Av. Álvaro Carvalho Barbosa, R. Cícero Marquês de Souza, Av. Sebastião A Lamarão, R. Clodoaldo da Silva Matias, Av. Ana Maria Gomes da Costa, R. Vereador Júlio Maria Pinto Pereira, Rodovia Perimetral Norte, Retorno, Rodovia Perimetral Norte, R. Mato Grosso, Av. Rio Grande do Norte, R. Leopoldo Machado, R. Francisco Martins, Rotatória, R. Do Araxá, R. Setentrional, Av. André Lima, Av. Equatorial, R. Redenção (Ponto Final).

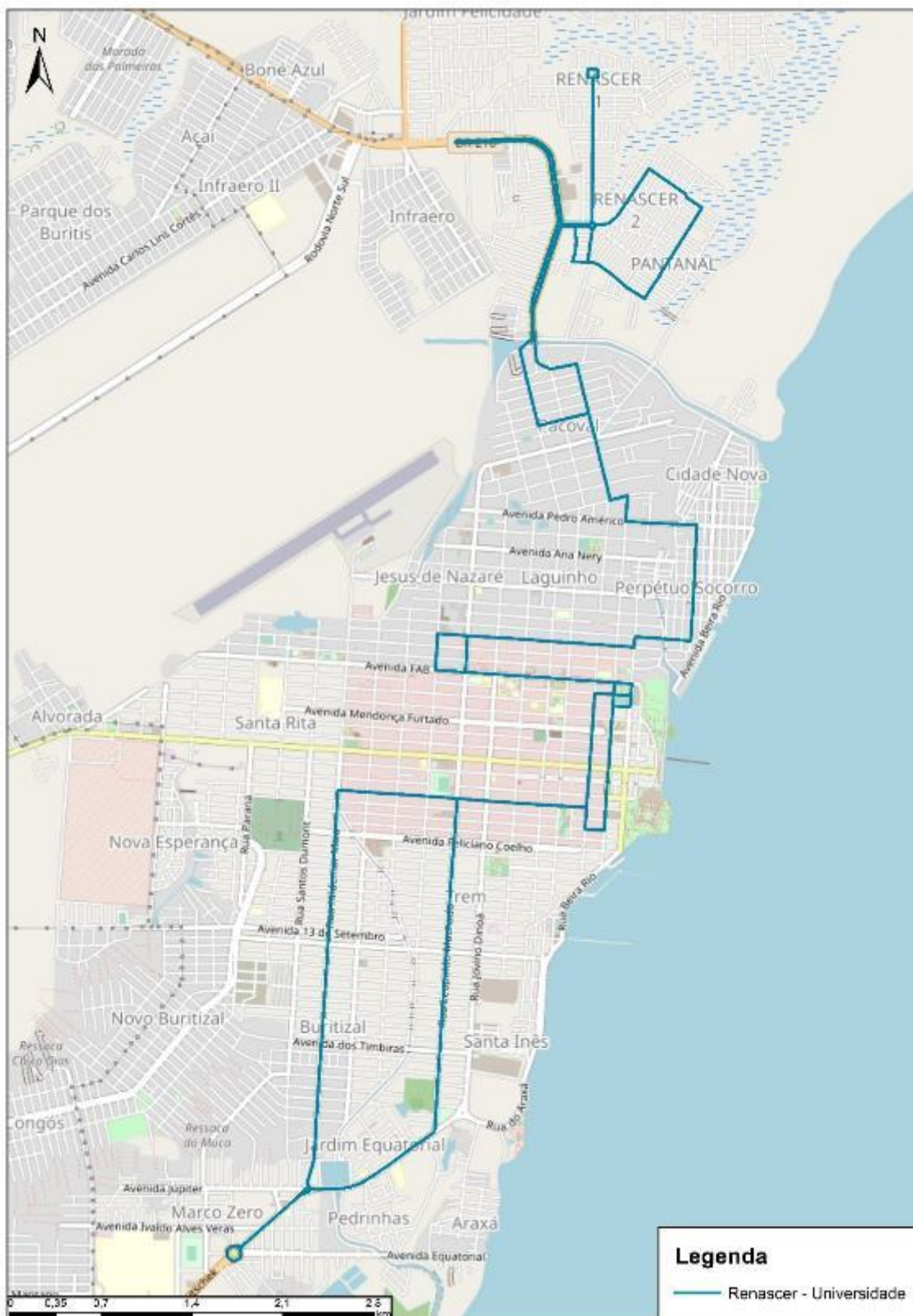
Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
18	19	34	2	9	82	53	32	167



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Renascer - Universidade



Rua Minas Gerais, 32 – Santa Rita
Macapá – Amapá





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Renascer - Universidade

Ida

R. Italiotas (Ponto Inicial), R. Oséas de Oliveira Pimentel, R. Socialismo, Rotatória, R. Renascimento, Av. Ravena, R. João Almeida do Nascimento, Av. Caubi Sérgio Melo, R. Quatro, Av. Manoel Torrinha, Rotatória, Av. Manoel Torrinha, Rodovia Perimetral Norte, Retorno, Rodovia Perimetral Norte, R. Mato Grosso, Av. Pernambuco, R. São Paulo, Av. Pará, R. São José, Av. Pedro Américo, R. Acésio Guedes, R. Rio Japurá, R. Cândido Mendes, Av. Ernestino Borges, R. Leopoldo Machado, Av. FAB, R. Cândido Mendes, Estação de Integração Central (R. Iracema Nunes Carvão), R. Iracema Nunes Carvão, R. Tiradentes, Av. Antônio Coelho de Carvalho, R. Leopoldo Machado, Rodovia Juscelino Kubitschek, Estação de Integração Sul (Rodovia Juscelino Kubitschek - Ponto Final).

Volta

Estação de Integração Sul (Rodovia Juscelino Kubitschek - Ponto Inicial), Rodovia Juscelino Kubitschek, R. Hildemar Maia, Av. Antônio Coelho Carvalho, R. Tiradentes, R. Rio Maricá, R. São José, Estação de Integração Central (R. Iracema Nunes Carvão), R. Cândido Mendes, Av. Coriolano Jucá, R. São José, Av. FAB, R. Hamilton Silva, Av. Ernestino Borges, R. Cândido Mendes, R. Rio Japurá, R. Acésio Guedes, Av. Pedro Américo, R. São José, R. São Paulo, Av. Acre, R. Guanabara, Rodovia Perimetral Norte, Av. Manoel Torrinha, Rotatória, R. Socialismo, Av. Caubi Sérgio Melo, R. João Almeida do Nascimento, Av. Ravena, R. Renascimento, Rotatória, R. Socialismo, R. Oséas de Oliveira Pimentel, R. Centúrio, R. Italiotas (Ponto Final).

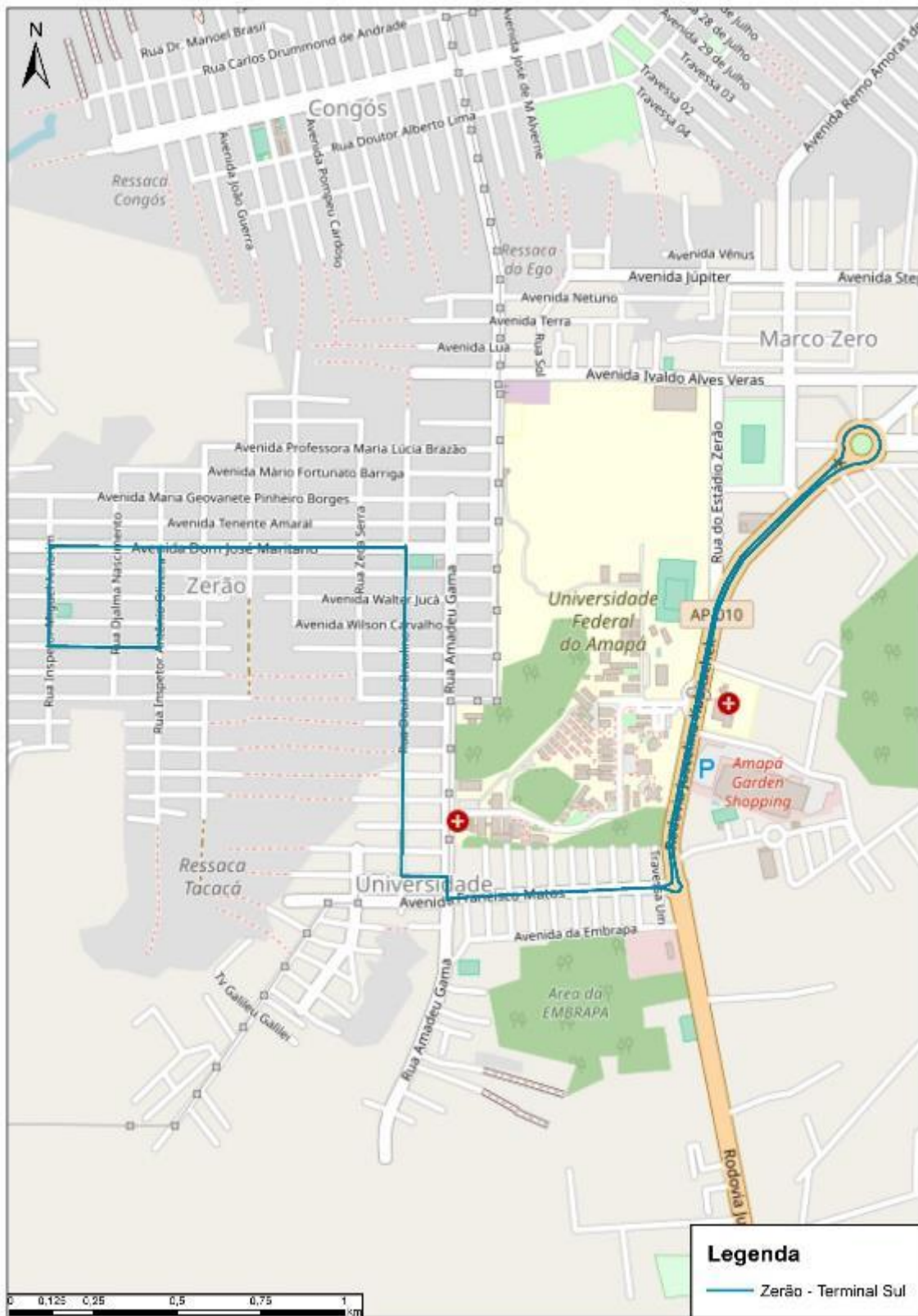
Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
12	13	22	2	6	55	35	21	111



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Zerão - São Camilo





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Itinerário - Zerão - Estação de Integração Sul

Circular

Estação de Integração Sul (Rodovia Juscelino Kubitschek - Ponto Inicial), Rodovia Juscelino Kubitschek, Rotatória, R. Inspetor Marcelino, R. Amadeu Gama, Av. Álvaro Nobre, R. Dr. Braulino, Av. Dom José Maritano, R. Inspetor Miguel Amorim, Av. José Nery, R. Inspetor Antônio Oliveira, Av. Dom José Maritano, R. Dr. Braulino, Av. Álvaro Nobre, R. Amadeu Gama, R. Inspetor Marcelino, Estação de Integração Sul (Rodovia Juscelino Kubitschek - Ponto Final).

Quantidade de viagens

Pico		Entre Picos	Período Manhã	Período Noite	Total Útil	Sábado	Domingo	Total
Manhã	Tarde							
15	16	28	2	7	68	44	26	139

Macapá/AP, 02 de fevereiro de 2023.


JOEL LOPES DOS SANTOS
Diretor de Transportes


WANDEMBERG ALMEIDA GOMES
Chefe da Divisão de Logística



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

ANEXO III – PLANO DE EXPLORAÇÃO DA CONCESSÃO



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Sumário

1	INTRODUÇÃO.....	5
2	ANEXO III.A – DIRETRIZES PARA A OPERAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO DO MUNICÍPIO DE MACAPÁ/AP.....	6
2.1	Objetivos para a nova concessão.....	6
2.2	Período de Transição	6
2.2.1	Prazos de apresentação.....	6
2.2.2	Premissas de cronograma de transição – proposta de preços.....	7
2.2.3	Estrutura e conteúdo	7
2.3	Serviços componentes da Concessão	8
2.3.1	Serviços de Transporte de Passageiros	8
2.4	Frota e Especificação Veicular	9
2.4.1	Tipos de veículos.....	9
2.4.2	Características gerais:	9
2.4.3	Idade máxima e média máxima	9
2.4.4	Veículos – aspectos específicos.....	9
2.4.5	Frota inicial sugerida.....	11
2.4.6	Identidade visual da frota.....	12
2.4.7	Cronograma de renovação da frota	12
2.4.8	Adoção de veículos de energia limpa	12
2.5	Requisitos operacionais	13
2.5.1	Considerações Gerais	13
2.5.2	Acesso ao sistema.....	13
2.5.3	Prestação do Serviço.....	14
2.5.4	Evolução dos serviços - atendimento permanente da demanda	15
2.5.5	Do Planejamento do Serviço	16
2.5.6	Avaliação de desempenho / sistema de controle da qualidade dos serviços	17
2.5.7	Avaliação econômico-financeira	18
2.5.8	Pontualidade.....	19
2.5.9	Intervalo entre Veículos	19
2.5.10	Garagens.....	19
2.5.11	Recursos Humanos.	20
2.5.12	Dispensa de cobrador.....	21
2.5.13	Canais de Relacionamento.....	21



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

2.5.14	Exploração de Publicidade	21
2.6	Parâmetros operacionais de referência – evolução dos serviços.....	22
2.6.1	Horário de Funcionamento	22
2.6.2	Intervalo entre Veículos	22
2.6.3	Velocidade operacional	23
2.6.4	Índices Operacionais limites	23
2.7	Implantação de um sistema de controle da qualidade dos serviços de transporte coletivo.....	24
2.8	Realização de pesquisas e estudos periódicos	25
2.9	Responsabilidade Social	25
2.10	Atribuições e Obrigações	26
2.10.1	Constituem atribuições do Órgão Gestor	26
2.10.2	Constitui obrigação das Concessionárias	27
2.10.3	Constituem direitos dos usuários dos serviços:	28
2.10.4	Constituem obrigações dos usuários dos serviços:.....	28
3	ANEXO III.B – AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO	30
3.1	Contexto e Visão Geral	30
3.2	Indicadores de Desempenho Adotados.....	31
3.2.1	Módulo I - Controle normativo-operacional do serviço prestado.....	31
3.2.2	Módulo II – Avaliação periódica do desempenho técnico e operacional ao longo do contrato.....	34
3.2.3	Periodicidade das Aferições e Apresentação pela Concessionária.....	46
3.2.4	Uso de Fiscalização Eletrônica.....	46
3.3	Avaliação geral da Concessionária	47
3.3.1	Cálculo da Nota Geral - NG	47
3.3.2	Periodicidade da Avaliação Geral.....	48
3.4	Aplicação do Sistema de Avaliação de Desempenho	48
3.4.1	Avaliação dos Índices – Premiações	48
3.4.2	Avaliação dos Índices – Punições.....	49
4	ANEXO III.C – ESPECIFICAÇÕES DE ITS A SEREM CUMPRIDAS PELO OPERADOR	51
4.1	Apresentação	51
4.2	Sistemas Embarcados.....	51
4.3	Bilhetagem Eletrônica.....	51



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

4.4	Monitoramento da Frota	52
4.5	Centro de Controle Operacional (CCO).....	53
4.6	Sistemas de Informações ao Usuário – SIU	54
5	ANEXO III.D – PREMISSAS DE SERVIÇOS CONCORRENTES	55
6	ANEXO III.E - GESTÃO DE RISCOS DA CONCESSÃO	56
6.1	Definição de Risco no âmbito da Concessão e princípio de alocação ...	56
6.2	Riscos identificados para a Concessão	56
6.2.1	Compartilhamento do Risco Quantitativo da Demanda.....	56
6.2.2	Desequilíbrio entre Tarifa Pública e Tarifa de Remuneração/km (superávit ou déficit tarifário)	57
6.2.3	Integração compulsória com linhas metropolitanas.....	57
6.2.4	Demanda desviada para serviço concorrente	58
6.2.5	Variação de Preços de Mercado dos insumos de produção	58
6.2.6	Transporte por aplicativo	59
6.2.7	Caso fortuito ou força maior.....	59
6.2.8	Operação do sistema.....	59
6.2.9	Riscos de natureza tributária	59
6.2.10	Riscos de natureza tecnológica	59
6.2.11	Outros Riscos de Natureza Empresarial	59
6.2.12	Modificação Unilateral do poder público (Fato do Príncipe)	60
6.2.13	Dano ambiental	61
6.2.14	Dados referenciais.....	61
6.2.15	Quadro Geral de Alocação de Risco de Demanda (Matriz de Risco da Concessão)	61



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

As especificações contidas neste Anexo poderão ser futuramente substituídas ou alteradas por regulamento específico

1 INTRODUÇÃO

O Programa de Exploração da Concessão (PEC), em conjunto com o Projeto Operacional, especifica todas as condições técnicas para execução do Contrato e dos serviços delegados. Logo, são colocadas especificações e condições de prestação dos serviços relacionado ao transporte coletivo urbano de passageiros e seus serviços correlatos, assim como as métricas de avaliação de desempenho.

O presente anexo foi dividido em 5 partes, de acordo com temas específicos:

- Anexo III.A – Diretrizes para a Operação e Reestruturação do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano do Município de Macapá/AP;
- Anexo III.B – Avaliação de Desempenho;
- Anexo III.C – Especificações de ITS a serem cumpridas pelo Operador;
- Anexo III.D – Premissas de Serviços Concorrentes;
- Anexo III.E – Gestão de Riscos da Concessão.

Para atendimento das condições colocadas nesse documento, a Concessionária deverá acompanhar continuamente os aspectos operacionais, elementos físicos de infraestrutura e serviços, bem como dos processos gerenciais do Sistema, adotando em tempo hábil as providências necessárias para assegurar permanente qualidade dos serviços ofertados aos usuários.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

2 ANEXO III.A – DIRETRIZES PARA A OPERAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO DO MUNICÍPIO DE MACAPÁ/AP

2.1 Objetivos para a nova concessão

Para a otimização do sistema em benefício dos usuários, obedecendo aos princípios de economicidade e eficiência econômica e operacional, deverão ser atingidos, no período da concessão, os seguintes objetivos, sob responsabilidade das Concessionárias e do Órgão Gestor:

- buscar a máxima satisfação dos usuários;
- permitir todas as possibilidades de deslocamentos com integração tarifária;
- reduzir taxa de ocupação por viagem sem aumentar os custos tarifários, melhorando a oferta em relação à demanda e à situação atual em dias úteis, sábados e domingos, em horários de pico e fora de horários de pico;
- buscar a modicidade tarifária de acordo com a capacidade de pagamento dos usuários;
- manter a sustentabilidade do sistema;
- melhorar a velocidade média operacional do sistema, diminuindo o tempo de viagem dos deslocamentos, sem desatender a legislação;
- melhorar o conforto nos equipamentos urbanos do transporte coletivo;
- buscar inovações tecnológicas priorizando o meio-ambiente e o conforto dos usuários;
- estimular o uso da bilhetagem eletrônica para acesso ao sistema;
- ampliar os canais de aquisição de crédito para o acesso ao sistema;
- capacitar seus funcionários por meio da implantação de programas de treinamento para a prevenção e melhoria das condições de eficiência, segurança e cortesia na relação com os usuários do sistema;
- diminuir o vandalismo no sistema de transporte coletivo;
- garantir o cumprimento de horários programados para a operação das linhas;
- reduzir o número de acidentes com usuários e com outros veículos no trânsito;
- aumentar a média mensal de usuários do sistema de forma contínua;

2.2 Período de Transição

2.2.1 Prazos de apresentação

A contar da publicação do extrato de Contrato de Concessão no Diário Oficial do Município, as Concessionárias terão um prazo de até 60 (sessenta) dias apresentar um Plano de Transição do sistema atual, para o proposto.

De forma gradual e controlada, e em conjunto com o Poder Público, o Plano proposto pela Concessionária deverá prever a implantação das novas linhas e serviços de transporte, bem como reorganizar as linhas convencionais, e implantar todos os serviços, sistemas e equipamentos de apoio ao ITS, até atingir o desenho operacional proposto. Os ajustes operacionais iniciais podem ser solicitados de imediato, desde que já estejam condizentes com os sistemas de gerenciamento financeiro e operacional implantados.

Após o recebimento do Plano de Transição, o Órgão Gestor tem um prazo de até 30 (trinta) dias corridos para se manifestar quanto à sua concordância ou não com o Plano, podendo solicitar



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

esclarecimentos, ajustes ou revisões, por escrito, ou sob forma de reuniões técnicas presenciais.

Todos os prazos indicados nesse capítulo, possuem como base a partir da data de publicação do extrato de Contrato de Concessão no Diário Oficial do Município de Macapá

2.2.2 *Premissas de cronograma de transição – proposta de preços*

De forma a garantir a isonomia entre as propostas dos potenciais licitantes, a seguir são apresentadas as premissas básicas de cronograma de execução dos investimentos para a transição que deve ser adotada, para fins de elaboração de propostas para a licitação.

- Os investimentos necessários para a adequação de garagens e do ITS aos sistemas de gerenciamento operacional e financeiro, devem ser finalizados nos primeiros 4 meses após o Início da Operação dos Serviços;
- Os investimentos para renovação da frota, deverá acontecer após o Início da Operação dos Serviços.

2.2.3 *Estrutura e conteúdo*

O Plano de Transição deve apresentar, no mínimo, a seguinte estrutura de conteúdo – para cada um dos itens indicados deve ser apresentada uma visão geral do escopo e abrangência (que poderá ser detalhada posteriormente), o prazo limite para implantação, o cronograma das principais etapas/atividades para sua implantação, e eventuais atividades de apoio que necessitem ser executadas pelo Poder Público.

- Sistemas e equipamentos embarcados para apoio ao Agente Gerenciador do transporte municipal.
- Plano de transição das linhas e serviços:
 - Sequência e cronograma de quais bairros serão reestruturados;
 - Plano de divulgação junto à cada comunidade a ser reestruturada.
- Cronograma pretendido de renovação da frota;
- Ajustes na estrutura e serviços nos terminais:
 - Exploração de serviços pretendidos – receitas extraordinárias.

No início da operação, as Concessionárias deverão operar a rede de serviços atual (rede de linhas, itinerários, oferta de viagens e frota conforme estabelecido nas Ordens de Serviço emitidas pela CTMAC). A Concessionária poderá propor ajustes imediatos ao Órgão Gestor, que irá analisar em até 30 (trinta) dias cada uma das propostas solicitadas.

A Concessionária tem um prazo máximo de 6 (seis) meses a partir do início da operação, para que todos os serviços convencionais de transporte do Município de Macapá sejam gradualmente integrados, tarifária e operacionalmente, considerando também a possibilidade futura de integração com os serviços provenientes da Região Metropolitana de Macapá.

No Plano de Transição a ser proposto, os seguintes prazos limites devem ser obedecidos:

- **Transição de todas as linhas do Projeto Operacional – 12 meses;**



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

- Cronograma de evolução anual da frota com ar-condicionado:
 - No início da operação: 27% da frota operacional;
 - Nos anos seguintes (e eventual prorrogação): toda a frota destinada a operação de linhas estruturais.

O Período de Transição total deverá durar no mínimo 4 (quatro) meses – para evitar modificação excessivamente rápida no sistema de linhas que possa não ser bem compreendido pela população – e no máximo até 9 (nove) meses.

Todas as alterações operacionais devem ser apresentadas ao órgão gestor, antes da efetiva alteração nos serviços, e devem ser precedidas de ampla divulgação, pela Concessionária responsável, junto às regiões e bairros na influência direta da abrangência da(s) linha(s) a serem alteradas.

O plano de divulgação das alterações deve ser apresentado pela Concessionária para aprovação pelo órgão gestor.

A realização das ações de divulgação e comunicação social serão de responsabilidade da Concessionária, podendo o Órgão Gestor apoiar as ações através do uso dos meios de comunicação oficiais.

2.3 Serviços componentes da Concessão

2.3.1 Serviços de Transporte de Passageiros

O sistema de transporte coletivo urbano proposto para Macapá terá os seguintes serviços a serem ofertados:

- Serviço Local: São linhas locais que circulam internamente pelos bairros ou por bairros limítrofes e na área central, com função de distribuir a demanda e integrar com as demais linhas/serviços, devendo ser operado com veículos de menor porte (Micro, Mini ou Midi), proporcionando maior agilidade em locais com sistema viário restrito.
- Serviço Convencional: concentra, algumas ligações existentes que deverão ser mantidas, com a função de conectar bairros entre si e à Região Central (linhas diamétricas e radiais), utilizando ou não em parte dos seus itinerários, as futuras faixas prioritárias para o transporte coletivo. Deverão ser operados por veículos de média capacidade (básicos / convencionais).
- Serviço Estrutural: linhas que interligam as regiões e à área central de Macapá, com seus itinerários tendo como eixo principal os futuros corredores prioritários. Sua função deve ser entendida não apenas como a provisão de serviços de transporte, mas também como a referência de eixos estruturantes para o desenvolvimento urbano local. Deverão ser operados por veículos de maior porte (Padron) equipados com sistema de ar-condicionado e com intervalos máximos de 12 minutos nos horários de pico.

O Projeto Operacional e o Projeto Básico, anexos e vinculantes ao Contrato de Concessão, apresentam maiores detalhes sobre os serviços de transporte a serem prestados.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

2.4 Frota e Especificação Veicular

As especificações veiculares seguirão as aquelas constantes na Norma Brasileira NBR15570 da ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas. As especificações aqui apresentadas podem ser atualizadas ao longo do Contrato, por meio do Regulamento vigente.

Variações pontuais na configuração dos veículos a serem adotados podem ser solicitadas pela Concessionária, que poderão ou não ser autorizadas conforma análise do Órgão Gestor.

2.4.1 Tipos de veículos

Para cada tipo de serviço, será definido o tipo de veículos a ser utilizados:

- Linhas do serviço Estrutural: Veículos do tipo Padron;
- Linhas do serviço Convencional: Veículos do tipo Básico;
- Linhas do serviço Local: Veículos do tipo Midi / Mini.

2.4.2 Características gerais:

- Todos os veículos deverão ser equipados com bilhetagem eletrônica, GPS, dispositivo de segurança (como botão de pânico) e wi-fi para acesso à internet;
- Todos os veículos deverão ser equipados com elevador, sendo aceitável em casos excepcionais que veículos do tipo midi ou mini não possuam elevador, caso sua configuração impossibilite;
- Os veículos do tipo Padron deverão ter 3 portas;
- Os veículos do tipo Básico deverão ter 2 ou 3 portas;
- Os veículos do tipo Midi deverão ter 2 portas e os do tipo Mini, 1 ou 2 portas;
- Os veículos do tipo Padron deverão ser equipados com sistema de ar-condicionado.
- Os layouts internos de cada modelo podem ser estabelecidos pelas Concessionárias, desde que previamente submetidos à aprovação do órgão gestor, que irá avaliar a adequação do layout à característica da demanda da linha.

2.4.3 Idade máxima e média máxima

A idade máxima para os veículos será de 8 (oito) anos e a idade média máxima da frota de 4 (quatro) anos.

A idade média máxima será calculada apenas para os veículos operacionais, assim entendidos aqueles que operaram pelos menos 50% do período analisado, não sendo considerada a frota reserva.

2.4.4 Veículos – aspectos específicos

Os veículos empregados pela Concessionária deverão possuir as características técnicas fixadas pelo Órgão Gestor e presentes no Projeto Operacional do Edital e seguirão as especificações



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

constantes nas Normas Brasileiras NBR15570 e NBR14022 da ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas e demais legislações aplicáveis.

Os veículos e seus componentes não poderão sofrer alterações ou qualquer modificação que alterem as características definidas sem autorização prévia do Órgão Gestor.

As concessionárias uniformizarão a identificação de sua frota quanto a cores, desenhos e demais elementos de identificação visual em conformidade com os padrões definidos pelo Órgão Gestor.

Os veículos terão assentos destinados ao uso preferencial por idosos, gestantes, lactantes, pessoas com deficiência e pessoas acompanhadas por crianças de colo, os quais deverão estar devidamente identificados, observando as quantidades e características definidas pelo Órgão Gestor.

Todos os veículos operacionais deverão apresentar elevador para acesso de cadeirantes.

Os veículos deverão dispor de elementos de informação ao público, como letreiros e/ou painéis, manuais ou eletrônicos, em conformidade com as especificações definidas pelo Órgão Gestor, e correto conteúdo das informações a serem veiculadas.

Só será admitida a circulação de veículos que estejam registrados e selados pelo Órgão Gestor, situação essa que assegura seu vínculo ao serviço de transporte.

O registro dos veículos dar-se-á através de requerimento encaminhado pela Concessionária ao Órgão Gestor, no qual deverão constar os dados dos veículos para a qual é solicitada inclusão no Cadastro de Frota, acompanhado de cópia dos documentos que comprovem a propriedade ou a posse, e juntamente com a respectiva Nota Fiscal de aquisição, contrato de compra e venda, ou contrato de aluguel ou arrendamento.

Os veículos serão submetidos a vistoria previa realizada por pessoal próprio do Órgão Gestor ou por ela terceirizado, antes do deferimento do registro e submetidos a inspeção veicular, no mínimo duas vezes por ano, ou segundo normas específicas estabelecidas pelo Órgão Gestor.

Para cada tipo de serviço, será definido o tipo de veículos a ser utilizados:

- Linhas do serviço Estrutural: veículos do tipo Padron, equipados com dispositivo de elevador, com três portas e sistema de ar-condicionado;
- Linhas do serviço Convencional: veículos do tipo Básico, equipados com dispositivo de elevador e com duas ou três portas;
- Linhas do serviço Local: veículos do tipo Midi (com duas portas) ou Mini (com uma ou duas portas).

A frota recomendada pode ser ajustada para mais ou para menos, em função de ajustes de otimização operacional realizados pela Concessionária, desde que autorizado pelo órgão gestor, mediante apresentação de justificativa técnica. Esse ajuste não enseja revisão de remuneração.

Cada Lote deverá ter uma frota reserva técnica inicial equivalente a 10% da frota operacional. O



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

percentual da frota reserva pode ser reduzido, mediante autorização prévia do órgão gestor, caso a Concessionária apresente estudo técnico demonstrando que seu índice de quebras e de cumprimento de viagens apresenta valores notoriamente satisfatórios.

Já a partir do início do Período de Transição, todos os veículos novos deverão ser equipados com bilhetagem eletrônica, GPS, câmeras de segurança - CFTV, dispositivo de segurança (botão de pânico) e wi-fi para acesso à Internet. Ao final do período de transição, toda a frota deverá estar equipada com tais dispositivos

Desde o início da operação das linhas do Serviço Estrutural, todos os veículos utilizados para essas linhas deverão ser equipados com ar condicionado.

Os veículos em operação deverão ser mantidos em perfeito estado de funcionamento, segurança e conforto, em conformidade com as instruções dos fabricantes e boas práticas de manutenção veicular.

Em nenhuma hipótese será permitida a substituição de um veículo de transporte coletivo por outro com idade superior. A idade máxima para os veículos será de 8 (oito) anos e a idade média máxima da frota de 4 (quatro) anos. Para avaliação da idade de cada veículo da frota será considerado o ano de fabricação do chassi. As substituições de veículos que atingirem o limite máximo de uso deverão ser programadas pela Concessionária e informadas ao Órgão Gestor.

Os veículos que estejam alocados na reserva técnica e que estejam afastados do serviço para fins de manutenção poderão assim permanecer por um prazo máximo de 60 (sessenta) dias, findo o qual deverá ser imediatamente substituído por outro, de forma a recompor a quantidade de ônibus de reserva.

A manutenção e o abastecimento dos veículos deverão ser feitos em local apropriado da garagem da Concessionária, não admitida, sob qualquer pretexto, a presença de passageiros a bordo.

Os veículos somente poderão iniciar a operação do serviço após comprovadamente terem condições normais de tráfego, sem acusar qualquer anormalidade em teste de funcionamento feito na garagem, bem como após terem sido convenientemente limpos.

2.4.5 Frota inicial sugerida

A frota recomendada inicialmente para cada Lote do sistema proposto está apresentada na tabela a seguir.

Lote	Quantidade de Veículos Operacionais			
	Midi ou Mini	Básico	Padron	Total
1	19	40	26	85
2	16	50	14	80
Total	35	90	40	165

A Concessionária poderá ter frota com quantitativo distinto do apresentado, desde que cumpra



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

integralmente o esquema operacional estabelecido no Projeto Operacional.

Ganhos de eficiência obtidos pelo operador não ensejam revisão da remuneração, sendo revertidos em lucro para a Concessionária.

Para o período de Transição, as características e quantitativos de frota deverão seguir as Ordens de Serviço emitidas pela CTMac.

2.4.6 *Identidade visual da frota*

Todos os veículos operacionais do sistema de transporte terão a mesma identidade visual, definida pelo Órgão Gestor, independente da empresa ou consórcio operador, de forma a garantir a unidade do Sistema

A identidade visual única também permitirá que as Concessionárias possam compartilhar frota reserva entre si, otimizando custos gerais do sistema. O compartilhamento de frota reserva deverá ser previamente comunicado ao Órgão Gestor, para criação de cadastro específico. O órgão gestor poderá criar regulamento específico para a viabilização do compartilhamento.

A identidade visual do sistema será definida pelo órgão gestor por meio de regulamento específico.

O poder concedente pode solicitar sua alteração a qualquer tempo, em periodicidade não inferior a quatro anos, sob pena de ensejar revisão extraordinária da remuneração

2.4.7 *Cronograma de renovação da frota*

A Concessionária de cada lote de serviços deverá obrigatoriamente apresentar no mínimo 20% da sua frota operacional com veículos novos (0 km) até o fim do primeiro ano de concessão.

Sem prejuízo dessa renovação no primeiro ano, na data de fim do período de transição, o conjunto da frota já deverá estar em atendimento ao disposto nas especificações do presente Plano de Exploração, especialmente no tocante aos limites de idade máxima e média máxima, à disponibilidade de conectividade a bordo, acessibilidade e identidade visual, e a implantação de ar condicionado nas linhas estruturais em operação.

Nos anos seguintes, deverão ser renovados, no mínimo:

- Durante o segundo ano de concessão: 20%
- Durante o terceiro ano de concessão: 30%
- Durante o quarto ano de concessão: 20%

Caso a Concessionária renove mais do que o mínimo em um determinado ano, a meta de renovação do ano seguinte pode ser reduzida de forma equivalente.

2.4.8 *Adoção de veículos de energia limpa*

As Concessionárias deverão elaborar um estudo de viabilidade econômico-financeira e operacional para a substituição gradual da frota por veículos que utilizem a chamada “energia limpa”, ou seja, veículos que reduzam a liberação de resíduos ou gases poluentes do efeito estufa. Dentre as tecnologias atualmente existentes, destacam-se os motores elétricos, híbridos e os movidos a



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

biodiesel ou etanol.

Esse estudo deverá avaliar os custos de investimento, operação, manutenção, substituição e seus respectivos impactos na tarifa.

O estudo deverá ter como diretriz a adoção de 50% da frota com energia limpa em até 10 anos. Este prazo considera que qualquer investimento feito até esse prazo ainda garante um prazo de amortização de 10 anos remanescentes.

O estudo deverá ser apresentado para o Órgão Gestor em até 12 (doze) meses após o Período de Transição, que avaliará e dará prosseguimento para sua eventual implementação, e a eventual Revisão da remuneração contratual decorrente.

2.5 Requisitos operacionais

2.5.1 Considerações Gerais

Os requisitos operacionais definidos nesse documento serão as especificações gerais a serem cumpridas na operação e demais serviços prestados pela Concessionária.

A Concessionária deverá se comprometer a utilizar toda a sua experiência e empregar todos os recursos tecnológicos necessários para superá-los.

De acordo com o parágrafo 1º do Artigo 6º da Lei Federal nº. 8.987 - Lei das Concessões, de 13 de fevereiro 95, serviço adequado é aquele que atende aos requisitos de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia e a modicidade tarifária.

Os requisitos operacionais definidos nesse documento, além de serem de cumprimento obrigatório, serão a base para a elaboração das diretrizes operacionais. Estes requisitos embasarão os regulamentos, instrumentos e procedimentos que serão adotados na operação, quer em situações de normalidade quer em situações de contingências, de acordo com as características técnicas, operacionais e construtivas dos sistemas, equipamentos e instalações que serão implantadas.

Durante a vigência do Contrato de Concessão, os documentos relativos às diretrizes do regulamento operacional deverão ser revisados quinquenalmente ou sempre que for necessário, objetivando adaptá-los a novos cenários ambientais e/ou tecnológicos. Caso seja necessário, por razões excepcionais, operar temporariamente em desacordo com a versão vigente das diretrizes operacionais, a Concessionária deverá apresentar justificativas para tal fato ao Órgão Gestor e, se necessário, elaborar diretrizes específicas para serem adotadas nessas condições de operação excepcional.

2.5.2 Acesso ao sistema

A Concessionária se obriga a transportar os usuários dentro dos seguintes princípios e considerações:

- Todo usuário pagante da Tarifa pública (em espécie, por meio de vale transporte, ou utilizando “créditos eletrônicos de viagens” regulamentados) bem como beneficiários das gratuidades legais ou descontos parciais, adotado nos sistemas de transporte público coletivo da cidade de Macapá, tem assegurado o seu direito a viajar;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

- Todo crédito de viagem, inclusive de integração e gratuidades, deverá obrigatoriamente ser validado, nos equipamentos instalados no interior dos veículos, sendo, para tanto, considerada a interoperabilidade entre todos os sistemas envolvidos;
- Todo usuário que se recuse a pagar a tarifa pública, ou a comprovação de benefício de gratuidade, poderá ser convidado a retirar-se do veículo por funcionários da Concessionária, podendo ser solicitado, se necessário, a colaboração de agentes da ordem pública, e o infrator ficará, ainda, sujeito às penalidades legais;
- Para ter direito à utilização da integração tarifária temporal, o passageiro deverá necessariamente ser portador de cartão da bilhetagem eletrônica válido. O pagamento em espécie não dá direito à utilização dos benefícios da integração tarifária;
- serão integralmente adotadas, todas as políticas e regulamentos instituídos pelos poderes Estadual e Municipal de Macapá referentes a integração intermodal, vigentes nos sistemas de transporte público coletivo da cidade e da região metropolitana de Macapá, atuais ou que venham a ser regulamentados.

Caso ocorra uma situação que venha a exigir que o veículo em operação seja evacuado, os passageiros deverão ser informados e orientados a como proceder com segurança, devendo a evacuação do veículo ser realizada, de preferência, em um ponto de parada.

A Concessionária deverá aplicar procedimentos que assegurem ao Órgão Gestor e aos usuários afetados pela não conclusão da viagem que esses não serão penalizados financeiramente.

- Em caso de viagem interrompida por problema operacional motivado pela Concessionária, a mesma não terá direito às remunerações referentes aquela viagem.

Os procedimentos e tecnologias de bilhetagem eletrônica e de gerenciamento financeiro do sistema, a serem implantados deverão ser capazes de ressarcir os usuários que desistirem da viagem, através de crédito nos títulos que foram utilizados e corretamente validados na viagem não concluída, um crédito igual ao debitado no início do deslocamento interrompido.

Aos usuários que decidam e necessitem continuar viagem, a Concessionária deve assegurar a continuidade do seu deslocamento.

2.5.3 Prestação do Serviço

A Concessionária desenvolverá todas as suas atividades, de forma a assegurar que:

- os veículos prestarão serviço de embarque e desembarque de passageiros em todas as estações/paradas que se encontrem em estado operacional, na linha ou em serviço parcial de linha onde estiverem circulando e que, quando o serviço não for prestado pelos motivos operacionais listados a seguir, os usuários serão informados do fato e dos motivos que o ocasionarem:
 - início ou término do serviço operacional;
 - ajustes na grade horária ou estratégia operacional;
 - falhas;
 - incidentes.
- os veículos só poderão trafegar com todas as portas fechadas e realizar a operação de



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

- portas (abertura e/ou fechamento) quando parados;
- o embarque dos passageiros nos ônibus somente ocorrerá pela porta dianteira, salvo em possíveis terminais de integração e plataformas de corredores que operem em regime de área paga, situação em que o embarque ocorrerá pelas portas definidas no modelo operacional destes equipamentos públicos;
 - o tráfego dos veículos observará as normas de trânsito, as normas específicas de circulação em corredores de transporte e terminais de integração;
 - os motoristas conduzirão os veículos de modo a não gerar situações de insegurança e desconforto aos passageiros, como freadas ou arrancadas bruscas e velocidade incompatível com o tipo de via;
 - a parada dos veículos nos pontos de parada e nas plataformas de embarque deverá se dar de modo a garantir, com segurança e conforto, o acesso ou o egresso dos usuários no veículo, o que impõe a observância de distâncias compatíveis entre a porta do veículo e o piso da calçada ou das plataformas de embarque, salvo a existência de bloqueios que impeçam tal feito;
 - o desembarque dos passageiros deve ser realizado normalmente pelas portas de desembarque dos veículos, ressalvados casos específicos regulados por meio do Órgão Gestor;
 - os motoristas observarão as necessidades especiais das pessoas portadoras de deficiência, dos idosos, gestantes, lactantes e pessoas acompanhadas por crianças de colo no acesso ou egresso do veículo, incluindo, caso necessário e disponível, a operação de sistemas de elevação de cadeiras de rodas;
 - os veículos deverão circular, quando em serviço nas linhas, com a correta identificação da linha ou destino no seu letreiro e, ainda, com demais elementos de comunicação externa que auxiliem a comunicação com os usuários sobre trajetos e referenciais urbanos atendidos;

2.5.4 *Evolução dos serviços - atendimento permanente da demanda*

Sempre que a demanda em determinada linha ou serviço apresentar flutuação significativa para mais ou para menos, a Concessionária deverá propor e implementar melhorias e evoluções nos seus serviços prestados, de forma a se adequar à nova configuração identificada para a demanda.

Para tanto, poderá propor:

- Adequações na frequência de oferta de linha existente;
- Alteração de categoria de linha existente (local, convencional, estrutural);
- Criação de novas linhas, nas diferentes categorias;
- Fusão de linhas existentes;
- Segmentação de linhas existentes;
- Extinção de linhas.

Os novos serviços obedecerão à remuneração vigente, não sendo necessariamente objeto de revisão de remuneração contratual.

Na análise de proposição de qualquer alteração proposta para serviços existentes ou novos, os



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

serviços resultantes deverão necessariamente atender aos Parâmetros Operacionais de Referência, estipulados na próxima seção deste Plano de Exploração, ou por regulamento que venha a substituí-lo.

Sempre que houver incorporação de novos serviços, inicialmente não integrados, a exemplo dos serviços metropolitanos, fluviais ou do sistema complementar que venha ser regulamentado, as regras de integração deverão ser aplicadas, conforme definidas no Decreto nº 921/2023 – PMM e Decreto 1.075/2023 – PMM.

A oferta do serviço de transporte coletivo por ônibus deverá se adequar considerando os seguintes aspectos:

I - Crescimento da Demanda, decorrente do crescimento da população: com base nos dados existentes, a oferta deverá ser ajustada à nova demanda, obedecidos todos os critérios estipulados neste Edital;

II - Crescimento Pontual da Demanda, como consequência da expansão urbana, caracterizado por novos polos geradores, como empreendimentos comerciais, industriais, serviços de educação, saúde, conjuntos habitacionais, unidades públicas ou privadas de serviços, crescimento dos adensamentos de núcleos habitacionais: a oferta deverá ser precedida de um levantamento do potencial da demanda para a determinação de um atendimento preliminar, cujo monitoramento embasará a oferta definitiva, dentro dos padrões estabelecidos neste Edital quanto aos seus níveis de serviço (intervalos, nível de conforto, distância de caminhada, dentre outros).

III - Variação Temporal da Demanda (sazonalidade): a variação ou comportamento temporal da demanda pode se referir a períodos distintos, com as seguintes denominações: evolução anual; flutuação mensal; flutuação semanal; flutuação diária; flutuação horária e fluxo de passageiros por minuto.

Define-se como demanda manifesta o número de usuários que já se utilizam do sistema de transporte em um dado período de tempo. Se o sistema não consegue atender (embarcar) a todos os usuários, desejosos de se deslocarem em certa viagem ou horário, caracteriza-se a situação de demanda reprimida. A demanda e oferta do serviço de transporte deverá ser apurada através de processo contínuo de controle de passageiros e viagens ou, na falta ou impossibilidade desses, por pesquisas sistemáticas. As Concessionárias deverão realizar para gestão interna e sob demanda do Órgão Gestor pesquisas operacionais para verificação das condições de demanda e oferta do serviço de transporte.

2.5.5 Do Planejamento do Serviço

O planejamento dos serviços de transporte coletivo será realizado pela Concessionária em conjunto com o Órgão Gestor, observando-se os seguintes princípios:

- oferta aos usuários da mais ampla mobilidade e acesso a toda área urbana, no menor tempo e custo possíveis, com segurança e conforto (considerar o tempo que o usuário leva para acessar o ponto de ônibus, a espera pelo veículo, o deslocamento, eventual transferência e o acesso ao destino partindo do ponto de parada);
- preservação da rede unificada e integrada como conceito primordial para a estruturação dos



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

- serviços de transporte coletivo;
- priorização da circulação dos veículos de transporte coletivo no sistema viário em relação a circulação dos demais veículos;
 - observância das políticas urbanas dos municípios e da política urbana metropolitana, expressa nos planos diretores;
 - observância das necessidades de atendimento de transporte da população em áreas de expansão urbana ou de adensamento populacional;
 - observância das diretrizes, análises, ações e programas estabelecidos no futuro Plano de Mobilidade e suas atualizações;
 - observância das manifestações da população através dos meios instituídos e, em especial, das informações colhidas através de pesquisas periódicas;
 - emprego de metodologias e técnicas adequadas, baseadas em dados históricos e pesquisas atualizadas sobre a demanda de transporte;
 - proposição do uso de tecnologias apropriadas aos serviços.

O Órgão Gestor realizará o planejamento dos serviços de transporte de forma articulada com as Concessionárias, sem prejuízo de sua autoridade gestora executiva.

A especificação dos serviços de transporte será realizada tomando-se como base a demanda, aferida por processos diretos ou indiretos de medição; o seu comportamento em termos de distribuição espacial e temporal; a capacidade dos veículos utilizados; a taxa de conforto, em termos de densidade de passageiros em pé; os intervalos máximos de espera; o tempo de viagem e demais condições específicas.

As Concessionárias, a partir da especificação dos serviços, elaborarão o Plano Operacional, definindo as tabelas de serviços e, conseqüentemente, o quadro de horários.

O plano operacional será apresentado pelas Concessionárias ao Órgão Gestor, que o avaliará, antes da definição final do quadro de horários a ser praticado. Havendo necessidade de ajustes no plano operacional apresentado na forma, em razão da avaliação, a Concessionária fará as revisões, rerepresentando-o para aprovação final.

A Concessionária poderá atualizar o plano operacional, independente da realização dos estudos de especificação dos serviços, em casos específicos como no caso de ajustes de jornada de operadores, devendo submetê-lo a aprovação.

Todas as informações operacionais necessárias a prestação dos serviços resultantes da especificação e do plano operacional serão registradas pelo Órgão Gestor em cadastro.

O desenho de linhas, itinerário, frequência, classificação de serviços dentre outros poderão sofrer alterações por parte do Poder Público ou serem solicitados pela Concessionária, este último caso estando sua respectiva avaliação e possível homologação a cargo do Poder Público, com vista a promover o equilíbrio operacional e econômico-financeiro do Sistema.

2.5.6 Avaliação de desempenho / sistema de controle da qualidade dos serviços

O controle da qualidade dos serviços é um instrumento essencial para a gestão pública do transporte coletivo. Mediante a viabilização de um sistema adequado será possível reverter-se toda



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

uma lógica operacional, de controle e fiscalização, com reflexos no posicionamento das operadoras e do poder público em relação aos serviços oferecidos.

Faz parte de um Sistema de Controle da Qualidade dos Serviços a fixação de metas de qualidade;

- A obrigação, mediante instrumentos normativos e contratuais, das empresas operadoras implementarem um sistema de gestão da qualidade assim entendido o conjunto de ações táticas e operacionais indicadoras da forma de execução dos serviços, de sua avaliação e de ações corretivas que permitam o alcance do nível de excelência estabelecido pelo Poder Público mediante as metas de qualidade.
- A fixação de um conjunto de indicadores: que possam avaliar a atuação das empresas operadoras sob a ótica da qualidade do serviço de transporte e do desempenho operacional.

O Sistema de Controle da Qualidade, deverá ser fundamentado nos indicadores que representam o estabelecimento de uma base comum e permanente de dados e de processos de trabalhos, envolvendo o poder público e as empresas privadas, que permitirá uma avaliação contínua dos serviços realizados, indicando não conformidades que precisam ser solucionadas.

O sistema deverá criar um padrão de apropriação de informações, pautando tanto o trabalho das empresas como órgão gestor. Como decorrência, um conjunto de rotinas e de métodos de coleta e tratamento dos dados deverá ser estabelecido.

Mais ainda, o Sistema de Controle da Qualidade será um instrumento de avaliação permanente dos serviços, podendo ser empregado para a penalização/bonificação da atuação das operadoras em modificação ou complementação dos processos clássicos de fiscalização. Tendo ainda a vantagem de permitir um melhor controle social sobre o serviço de transporte coletivo prestado, mediante a apropriação de uma nota ponderada dos vários indicadores que avaliam os atributos do serviço.

Os procedimentos e detalhamentos para definição dos indicadores de qualidade estão definidos mais adiante, na seção Avaliação de Desempenho.

2.5.7 Avaliação econômico-financeira

Será exigida a realização de auditoria independente sobre as demonstrações contábeis da Concessionárias, contratada pelas próprias Concessionárias, devendo estas serem publicadas.

Estas auditorias deverão ser realizadas anualmente e devem ser informadas ao Órgão Gestor com antecedência de 15 dias úteis, para que se possa avaliar a empresa de auditoria contratada e autorizar a realização da auditoria.

Além disso, a Companhia de Transportes e Trânsito de Macapá (CTMac), no exercício de sua função fiscalizadora, utilizar-se-á de mecanismos de controle, que possibilite a identificação da conformidade das informações financeiras com as operacionais, bem como o acompanhamento do desempenho econômico-financeiro da Concessionária, garantindo análises mais consistentes, com a identificação de evoluções e tendências, por meio das demonstrações contábeis publicadas e auditadas.

Essas demonstrações contábeis devem ser apresentadas em conformidade com os balancetes



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

analíticos, devendo ser encaminhados à Prefeitura Municipal. Tais demonstrações contábeis fornecerão subsídios às revisões e manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Em casos onde haja a identificação de informações contábeis incompatíveis com as informações operacionais fornecidas pelas Concessionárias, a CTMac poderá solicitar esclarecimentos, podendo aplicar penalidades quando tais esclarecimentos se mostrarem insatisfatórios, ou quando as discrepâncias encontradas indicarem a possibilidade da ocorrência de manipulação de dados e atos de má fé por parte da Concessionária.

2.5.8 Pontualidade

O veículo deverá passar nos locais (pontos de controles – determinado pelo Órgão Gestor) conforme o horário programado, de forma a minimizar o tempo de espera do usuário, nos pontos de parada.

Para o Novo Modelo de Concessão serão adotados os seguintes valores de referência em relação a Pontualidade:

- Horário de Pico:
 - tolerância de adiantamento: máxima de 3 minutos para o Serviço Estrutural e 4 minutos para os Serviços Convencional e Local;
 - tolerância de atraso: máximo de 5 minutos, ou 50% do headway, o que for menor
- Horário Entre Picos:
 - tolerância de adiantamento: máxima de 3 minutos para o Serviço Estrutural e 4 minutos para os Serviços Convencional e Local;
 - tolerância de atraso: máximo de 8 minutos, ou 50% do headway, o que for menor

2.5.9 Intervalo entre Veículos

O usuário deseja que seja respeitado o seu direito de ser transportado, com conforto, segurança e regularidade. Assim os intervalos entre veículos, nas diversas linhas operacionais, deverão ser informados, e respeitadas as taxas de ocupação especificadas. Não será necessário o estabelecimento de quadro de horários específicos, se o intervalo entre viagens (headway) estiver bem estabelecido.

A Concessionária deverá cumprir em todas as linhas, os intervalos ou quadros de horários definidos pelo Órgão Gestor. As linhas que, por qualquer motivo, necessitem operar em intervalos superiores ao estabelecido, deverão ser acompanhadas e monitoradas, visando adequá-las, quando possível, a estes padrões.

2.5.10 Garagens

A Concessionária deverá, sempre que uma ou mais situações descritas abaixo ocorrerem, realizar cadastro de infraestrutura junto ao Órgão Gestor:

- a) inclusão de nova garagem;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

- b) alteração das instalações da garagem em uso;
- c) aumento de frota ou alteração de seu perfil (tipos de veículos) que provoque necessidade de adequação da infraestrutura;
- d) solicitação por parte do Órgão Gestor para atualização de banco de dados.

É importante destacar que todas as Concessionárias deverão efetuar Cadastro de Infraestrutura no início das operações dos serviços delegados por este Edital, de forma a manter um banco de dados de controle do Órgão Gestor, o qual deverá ser atualizado conforme disposições anteriormente apresentadas.

O Cadastro de Infraestrutura se dará por meio da apresentação da seguinte documentação ao Órgão Gestor, os quais deverão todos estar dentro do prazo de validade:

- i. Planta Baixa detalhada e atualizada com todas as edificações e respectivas dimensões, aprovada pelo Município;
- ii. Alvará de Funcionamento;
- iii. Auto de vistoria do Corpo de Bombeiros;
- iv. Laudo de testes de estanqueidade dos tanques de armazenamento de combustível;
- v. Licenciamento Ambiental de postos de combustíveis (Resolução CONAMA nº 273/00);
- vi. Declaração de que há nas áreas de lavagem de peças, chassi e ônibus, sistema de drenagem e escoamento de águas servidas com retenção e separação de dejetos como óleo e outras substâncias;
- vii. Cópia do comprovante de pagamento do IPTU do exercício vigente.

Serão aceitos protocolos (no prazo de validade) dos documentos em processo de legalização.

Para atender à frota especificada no Anexo referente ao Projeto Operacional, as seguintes dimensões de área total de garagem deverão ser seguidas:

Micro-ônibus/Midi	55m ² /veículo
Veículo Básico/Padron	90m ² /veículo

Para frotas compostas por mais de um tipo de veículo o dimensionamento deve ser feito somando-se as áreas necessárias para cada tipo de veículo requerido para a operação dos serviços da Concessionária.

2.5.11 Recursos Humanos.

Todos empregados da Concessionária ou de empresas terceirizadas que lhe prestem serviços deverão obrigatoriamente estar habilitados e capacitados tecnicamente para o desempenho de suas atividades.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

A Concessionária deverá apresentar ao Órgão Gestor o Plano de capacitação que pretende aplicar na capacitação dos recursos humanos que utilizará.

Para as funções operacionais, onde a atividade principal exija a interação com os usuários e com o público em geral, deverão ser priorizados os aspectos de sociabilidade e de servir o público com presteza, de maneira gentil, educada e eficiente.

Os empregados da Concessionária, quando em serviço, deverão estar uniformizados e portando, de forma visível, seus crachás ou peça específica de identificação.

Os profissionais, prestando serviços na área de manutenção ou de operação, receberão da Concessionária os equipamentos de proteção individual (EPI) e de proteção coletiva (EPC), adequados à realização das atividades que executem sendo a mesma responsável por treiná-los no modo de usá-los e exigir suas corretas utilizações.

Para efeitos legais, o Órgão Gestor não fará distinção entre os empregados da Concessionária e os das empresas subcontratadas como prestadoras de serviços.

2.5.12 Dispensa de cobrador

Será aceitável que as linhas e serviços definidos pela CTMac operem sem a presença do cobrador a bordo, devendo as atividades de cobrança da passagem em espécie, serem realizadas pelo motorista.

Este dispositivo poderá ser aplicado sempre observando e obedecendo legislações supervenientes aplicáveis.

2.5.13 Canais de Relacionamento

A Concessionária fornecerá ao Órgão Gestor, mensalmente, relatórios de operação e manutenção com os indicadores do desempenho operacional alcançados nos respectivos períodos.

Assim a Concessionária deverá implantar canais de relacionamento com os usuários, e manter, em local visível, nos veículos e nas estações / paradas, informações sobre como os citados serviços podem ser acessados, e informações sobre os canais de relacionamento disponibilizados com a mesma finalidade pelo Órgão Gestor.

2.5.14 Exploração de Publicidade

Caso a Concessionária assim o solicite, nos termos da exploração de Receitas Extraordinárias, o Órgão Gestor autorizará, mediante homologação dos contratos, a Concessionária a explorar, para fins publicitários, locais no interior e exterior dos veículos. Os critérios para exploração de receitas oriundas de tal exploração, bem como outras receitas acessórias, encontram-se detalhada no Contrato de Concessão, no Plano de Exploração e na Política Tarifária.

A veiculação deverá obedecer às normas que regulam o setor em termos de ética, sendo que o bom senso deverá limitar o quantitativo de peças expostas visando não contribuir com a poluição visual urbana. Para tanto, deverão ser obedecidas às limitações do contrato de concessão.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

2.6 Parâmetros operacionais de referência – evolução dos serviços

Nesta seção são apresentados os parâmetros de operação mínimos que devem ser respeitados na proposição de qualquer novo serviço de transporte (novas linhas), ou proposições de ajustes e adequações operacionais nos serviços e linhas inicialmente projetados nas categorias local, convencional ou estrutural, que venham a ser propostos pelas Concessionárias ou pelo Órgão Gestor.

Os parâmetros estabelecidos a seguir visam estabelecer limites e diretrizes para que o sistema evolua sempre respeitando aspectos de evolução operacional, mas respeitando Níveis de Serviço adequados para os passageiros, e visando sempre a manutenção da sustentabilidade financeira do sistema de transporte municipal.

Atenção: Estes parâmetros não se aplicam às linhas estabelecidas no Projeto Operacional já estabelecido na Concessão, que foram balanceadas ente sim, e podem apresentar parâmetros distintos dos aqui apresentados, mas devem ser prestados conforme estabelecido no Projeto Operacional.

2.6.1 Horário de Funcionamento

O sistema deverá operar, de forma ininterrupta, 18 horas por dia, todos os dias do ano, subdividido da seguinte maneira:

- Período da Manhã (das 5:00 às 6:00 horas);
- Pico da Manhã (das 6:00 às 9:00 horas);
- Entre Picos (das 9:00 às 16:00 horas);
- Pico da Tarde (das 16:00 às 19:00 horas);
- Período Noite (das 19:00 às 23:00 horas).

Dentro de cada período estipulado acima, a frequência de oferta de uma linha deve ser igual, de forma a garantir confiabilidade para o usuário. Poderá ser estabelecida diferença de frequência de operação em diferentes períodos, de forma a se adequar à demanda manifesta.

Em casos especiais e de comum acordo com o Órgão Gestor poderá ser utilizados ônibus para realizar o serviço na madrugada (23:00 às 5:00 horas) em trechos específicos.

A Concessionária deverá considerar em seu planejamento operacional que o Órgão Gestor poderá estabelecer um calendário de operações especiais realizadas na cidade, as quais poderão demandar intervalos especificamente ajustados para atender demandas excepcionais ou interrupções de serviços.

2.6.2 Intervalo entre Veículos

O usuário deseja que seja respeitado o seu direito de ser transportado, com conforto, segurança e regularidade. Assim os intervalos entre veículos, nas diversas linhas operacionais, deverão ser informados com exatidão, e respeitadas as taxas de ocupação especificadas.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

A Concessionária deverá cumprir em todas as linhas, os intervalos definidos pelo Órgão Gestor.

Para o Novo Modelo de Concessão será adotado os seguintes valores de referência em relação ao intervalo de veículos:

- Horário de Pico (caso exista o serviço): 10 minutos para linhas estruturais; 15 minutos para linhas convencionais; 25 minutos para demais linhas;
- Horário Entre Picos (caso exista o serviço): 15 minutos para linhas troncais; 20 minutos para linhas alimentadoras; 35 minutos para demais linhas; e
- Demais horários (caso exista o serviço): máximo 10 minutos para as linhas estruturais; 30 minutos para linhas alimentadoras; 50 minutos para demais linhas.

As linhas que, por qualquer motivo, necessitem operar em intervalos superiores ao estabelecido anteriormente, deverão ser acompanhadas e monitoradas, visando adequá-las, quando possível, a estes padrões.

2.6.3 *Velocidade operacional*

Será fixado como valor de referência para a definição e projeto de qualquer nova linha ou serviço, a velocidade comercial média das linhas em 16 km/h (dezesesseis quilômetros por hora), considerando que atualmente são desconhecidos os comportamentos dos usuários e do público (pedestres e motoristas) no entorno dessas linhas, bem como a integração das mesmas com os sistemas de controle semaforicos na região servida.

Esta velocidade poderá ser regulamentada de forma mais precisa posteriormente, após a implantação de serviços de rastreamento pelo Órgão Gestor.

2.6.4 *Índices Operacionais limites*

Os limites operacionais aqui estabelecidos visam direcionar a escolha de qual categoria de serviço deve ser ofertada para eventuais adequações operacionais, a depender da demanda manifesta ou projetada para a linha.

O Órgão Gestor poderá autorizar ou estabelecer serviços de exceção, mediante estudo ou justificativa técnica, ou ainda em função de relevante interesse público, desde que a alteração não afete a sustentabilidade financeira do contrato como um todo, sob risco de aplicação de medida de revisão extraordinária da remuneração.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Aspecto Operacional	Linhas Locais	Linhas Convencionais	Linhas Estruturais
IPK efetivo mínimo (passageiros/km)	1,0	1,5	2,0
Ocupação Máxima (passageiros em pé / m ²)	4,5	5,0	6,0
Intervalo máximo entre viagens nos picos (minutos)	30	20	12
Intervalo máximo entre viagens fora dos picos (minutos)	90	45	30

Caso uma linha já em operação apresente algum dos aspectos fora dos limites acima estabelecidos, deverá ser analisada a possibilidade de alteração da categoria de serviços, de forma a adequar a oferta à demanda manifesta.

2.7 Implantação de um sistema de controle da qualidade dos serviços de transporte coletivo

O controle da qualidade dos serviços é um instrumento essencial para a gestão pública do transporte coletivo. Mediante a viabilização de um sistema adequado será possível reverter-se toda uma lógica operacional, de controle e fiscalização, com reflexos no posicionamento das operadoras e do poder público em relação aos serviços oferecidos.

Faz parte de um Sistema de Controle da Qualidade dos Serviços a fixação de metas de qualidade;

- A obrigação, mediante instrumentos normativos e contratuais, das empresas operadoras implementarem um sistema de gestão da qualidade assim entendido o conjunto de ações táticas e operacionais indicadoras da forma de execução dos serviços, de sua avaliação e de ações corretivas que permitam o alcance do nível de excelência estabelecido pelo Poder Público mediante as metas de qualidade.
- A fixação de um conjunto de indicadores: que possam avaliar a atuação das empresas operadoras sob a ótica da qualidade do serviço de transporte e do desempenho operacional.

O Sistema de Controle da Qualidade, deverá ser fundamentado nos indicadores que representam o estabelecimento de uma base comum e permanente de dados e de processos de trabalhos, envolvendo o poder público e as empresas privadas, que permitirá uma avaliação contínua dos serviços realizados, indicando não conformidades que precisam ser solucionadas.

O sistema deverá criar um padrão de apropriação de informações, pautando tanto o trabalho das empresas como órgão gestor. Como decorrência, um conjunto de rotinas e de métodos de coleta e tratamento dos dados deverá ser estabelecido.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Mais ainda, o Sistema de Controle da Qualidade será um instrumento de avaliação permanente dos serviços, podendo ser empregado para a penalização/bonificação da atuação das operadoras em modificação ou complementação dos processos clássicos de fiscalização. Tendo ainda a vantagem de permitir um melhor controle social sobre o serviço de transporte coletivo prestado, mediante a apropriação de uma nota ponderada dos vários indicadores que avaliam os atributos do serviço.

Os procedimentos e detalhamentos para definição dos indicadores de qualidade estão definidos mais adiante, na seção Avaliação de Desempenho.

2.8 Realização de pesquisas e estudos periódicos

As concessionárias deverão – isoladamente ou em conjunto – realizar pesquisas e estudos periódicos de avaliação e acompanhamento da demanda manifesta e potencial, devendo tais estudos serem necessariamente disponibilizados ao Órgão Gestor, que poderá torna-los públicos a seu critério.

A Concessionária poderá contratar empresa especializada para a realização dos estudos. Caso opte pela realização com equipe própria, os estudos deverão ser assinados por Responsável Técnico registrado no CREA, com competência adequada para tanto.

A seguir são apresentados os estudos que devem ser realizados periodicamente, bem como suas diretrizes gerais.

- Pesquisa de satisfação dos usuários
 - Frequência mínima: anual
 - Amostra mínima: 3% da demanda efetiva diária
- Pesquisa sobre/desce
 - Frequência mínima: anual
 - Amostra mínima: 50% das linhas do sistema, sempre as que apresentarem a maior demanda manifesta
- Pesquisa de origem/destino embarcada
 - Frequência mínima: anual
 - Amostra mínima: 50% das linhas do sistema, sempre as que apresentarem a maior demanda manifesta
- Pesquisa de origem/destino domiciliar
 - Frequência mínima: a cada 4 anos
 - Amostra mínima: 3% dos domicílios do município, distribuídos uniformemente pelos bairros atendidos

2.9 Responsabilidade Social

Fica recomendado que a Concessionária promova ações de cunho de Responsabilidade Social e atuação comunitária, de forma manter uma imagem empresarial positiva para si e para o sistema de transporte de passageiros como um todo.

Essas ações podem ser desenvolvidas no âmbito da Leis Federais de incentivo tributário, especialmente as Leis 8.313/91 (“Lei Rouanet” de Incentivo à cultura), 9.249/95 (Regulamentação



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

do Imposto de Renda), 11.196/05 (“Lei do Bem”, de Incentivo à Pesquisa e à Inovação), 11.438/06 (Lei de Incentivo ao Esporte), entre outras aplicáveis.

Fica ressaltado que os recursos aplicados nessas ações não são passíveis de pleitos de reequilíbrio, reajuste ou revisão da remuneração.

2.10 Atribuições e Obrigações

2.10.1 Constituem atribuições do Órgão Gestor

- acolher para análise e emitir pareceres sobre propostas encaminhadas pelas Concessionárias sobre a oferta dos serviços de transporte, em especial sobre o Plano Operacional;
- definir parâmetros e padrões técnicos para a prestação de serviços adequados
- fixar itinerários e pontos de parada;
- controlar e fiscalizar o Sistema;
- orçar e gerir receitas e despesas do Sistema;
- implantar e extinguir linhas e extensões;
- gerenciar e controlar o vale transporte, o cartão transporte ou equivalente;
- estabelecer a planilha de custos;
- elaborar e fiscalizar a aplicação dos cálculos tarifários;
- vistoriar os ônibus, garagens, instalações e demais veículos das empresas contratadas;
- fixar e aplicar penalidades;
- promover periodicamente auditorias nas empresas contratadas;
- estabelecer as normas de operação;
- revisar os documentos relativos às diretrizes do regulamento operacional quinzenalmente ou sempre que for necessário, objetivando adaptá-los a novos cenários ambientais e/ou tecnológicos;
- implementar medidas efetivas no controle e atualização dos parâmetros da metodologia tarifária, a partir da verificação dos custos, investimentos e outras despesas das contratadas;
- proceder aos cadastramentos que entender necessários;
- padronizar as características dos ônibus ou outros veículos que venham a fazer parte da frota do Sistema;
- estimular o aumento da qualidade e da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

- implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários;
- assegurar infraestrutura viária necessária à prestação do serviço em tempo hábil.
- assegurar às Concessionárias as condições necessárias ao exercício da concessão e garantir os direitos das Concessionárias, em especial garantir a remuneração pelo serviço efetivamente prestado, e na preservação das participações de mercado, devendo proceder com as devidas Revisões da remuneração, sempre que houver desequilíbrio significativo.
 - Será considerado desequilíbrio significativo aquele que trazer variações de rentabilidade superior a 15%, para mais ou para menos.
 - A demonstração do desequilíbrio significativo deverá ser apresentada pela Concessionária.
- analisar pleitos e propostas de evoluções técnico-operacionais ou implantação de novos serviços, e dar retorno em até 30 dias corridos após o estudo/proposta ser protocolado pela Concessionária.

2.10.2 *Constitui obrigação das Concessionárias*

- prestar o serviço delegado de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas em lei, nos regulamentos, editais e contratos, com ênfase no disposto no Projeto Básico, Projeto Operacional vigente, e no Plano de Exploração da Concessão;
- apresentar ao Órgão Gestor os horários, frequência, frota e terminais de cada linha;
- realizar estudos para adequação da oferta dos serviços ao atendimento da demanda de transporte;
- participar do planejamento global dos serviços de transporte coletivo em conjunto com o Órgão Gestor;
- elaborar o planejamento operacional das linhas, sob supervisão do Órgão Gestor;
- realizar as pesquisas e estudos periódicos de demanda;
- prestar todas as informações que lhe forem solicitadas, inclusive enviando os dados informatizados de forma contínua e ininterrupta das tecnologias embarcadas nos veículos de acordo com o estabelecido nas normas e regulamentos pertinentes;
- cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;
- operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o contratante;
- utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

- realizar a inspeção veicular, no mínimo 2 (duas) vezes por ano, segundo normas estabelecidas pelo Órgão Gestor;
- promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente, nos termos da legislação pertinente;
- garantir a segurança e a integridade física dos usuários e trabalhadores do Sistema, instituindo mecanismos de monitoramento, controle, cumprimento das determinações do Órgão Gestor, vigilância, logística, tecnologia e cobertura de acidentes pessoais adequados aos custos tarifários;
- adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas;
- garantir e promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das garagens e demais instalações, equipamentos, sistemas e ônibus com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação de meio ambiente nos termos da legislação pertinente.

2.10.3 *Constituem direitos dos usuários dos serviços:*

- dispor dos serviços de forma adequada, em condições de regularidade, eficiência, segurança, higiene, conforto, cortesia, generalidade e liberdade de escolha;
- obter todas as informações necessárias para o bom uso do serviço;
- receber informações sobre qualquer modificação ocorrida no serviço com a antecedência necessária, conforme determinação do Poder Público;
- externar reclamações e sugestões através de canais próprios instituídos pelo Poder Público e pelas Concessionárias;
- ser tratado com urbanidade e respeito;
- beneficiar-se das gratuidades e abatimentos de tarifa previstos na legislação e normas regulamentares aplicáveis;
- levar ao conhecimento do Poder Público as irregularidades de que tenha conhecimento referentes à operação dos serviços, participando, de forma ativa, de sua fiscalização;
- receber a devolução correta e integral do troco;
- livre acesso e circulação das pessoas portadoras de deficiência físico-motora e facilidade de acesso e circulação dos usuários, especialmente gestantes e idosos, na forma da regulamentação aplicável;
- exigir o fiel cumprimento de todas as obrigações das Concessionárias impostas pelo Poder Público.

2.10.4 *Constituem obrigações dos usuários dos serviços:*

- pagar pelo serviço utilizado de acordo com a legislação e normas regulamentares aplicáveis;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

- preservar e zelar pela preservação dos bens vinculados à prestação do serviço;
- portar-se de maneira adequada e utilizar o serviço de acordo com as normas estabelecidas pelo Poder Público;
- zelar pela eficiência do serviço, não praticando qualquer ato que possa prejudicar o serviço ou os demais usuários, utilizando-o de forma adequada;
- preencher os cadastros necessários, quando cabíveis, para a utilização de sistemas e ferramentas de ITS, incluindo a bilhetagem eletrônica, sempre nos termos da legislação aplicável.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

3 ANEXO III.B – AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO

3.1 Contexto e Visão Geral

O presente capítulo apresenta o Sistema de Indicadores de Desempenho e metodologia de Avaliação Operacional, a ser aplicado durante toda a vigência dos Contratos de Concessão.

Este Sistema de Avaliação de Desempenho irá avaliar de forma objetiva e quantitativa o cumprimento de normas gerais e de padrões de serviço, o desempenho técnico e operacional da Concessionária com relação aos serviços prestados e a ocorrência de panes e acidentes.

O objetivo deste sistema de avaliação é o de funcionar como uma métrica de avaliação em alto nível, que permita aas Concessionárias e ao Órgão Gestor a realização de monitoramento preventivo da qualidade de seus serviços, bem como reduzir a subjetividade na avaliação da qualidade dos serviços de cada Concessionária.

Este sistema também pode ser aplicado para permitir uma avaliação comparativa entre diferentes Concessionárias do sistema.

É importante ressaltar que a Avaliação de Desempenho amplia e complementa a abrangência do Regulamento dos Serviços, hoje regulamentado pela Resolução 026/91-CONSAD/CTBEL, que continua vigente, de forma cumulativa aos dispositivos aqui estabelecidos.

Assim, o sistema de transporte de Macapá passa a ter 3 instrumentos de normatização operacional, e para cada um dos elementos temos os seguintes objetivos gerais:

- Regulamento dos Serviços: avaliação do cumprimento dos padrões mínimos para os serviços; estabelece as referências para infrações Operacionais individuais;
- Avaliação de Desempenho - Módulo I - estabelecimento de métrica cumulativa sobre as infrações operacionais, permitindo identificação de padrões e ações preventivas; estabelece referência para infrações Contratuais;
- Avaliação de Desempenho - Módulo II – estabelece métricas objetivas para avaliação qualitativa dos serviços; cria mecanismos de incentivo à evolução dos serviços, e inicia o estabelecimento de uma série histórica de indicadores de qualidade, permitindo a adoção de metas quantitativas formais em contratos futuros;

As avaliações descritas nesse anexo deverão preferencialmente ser realizadas com a utilização de dados originados dos sistemas de ITS de acordo com as especificações do Agente Gerenciador do transporte municipal, de forma a dar praticidade e economicidade a essas ações. Entretanto, as avaliações não estão necessariamente atreladas aos sistemas digitais, existindo a possibilidade de averiguação por outros meios que venham a ser estabelecidos e regulamentados pelo Órgão Gestor.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

O quadro abaixo traz um resumo comparativo entre os dois módulos, que serão detalhados a seguir.

Características	Módulo I	Módulo II
Objetivo específico	Verificar cumprimento de normas gerais e de padrões de serviço	Avaliar o desempenho técnico e operacional da Concessionária
Periodicidade	Contínua, com consolidação semestral	Semestral, cumulativa
Decisões associadas	Penalidades (advertências, multas), ajustes operacionais e caducidade do contrato	Permissão de Receitas acessórias; renovação do Contrato ou caducidade da concessão
Tipos de indicador	Qualitativo e quantitativo	Quantitativo
Tipos de aferição	Censitária	Censitária

3.2 Indicadores de Desempenho Adotados

A Avaliação de Desempenho Operacional das Concessionárias será realizada por meio de 2 módulos distintos, descritos a seguir. Cada módulo encontra-se constituído de diferentes indicadores, aos quais serão atribuídas notas e pesos diferenciados, a fim de se chegar a uma pontuação global final que indique a adequabilidade ou não do serviço prestado com o nível de serviço desejado.

3.2.1 Módulo I - Controle normativo-operacional do serviço prestado

O Módulo I corresponde ao controle normativo-operacional do serviço prestado e visa verificar o cumprimento de normas gerais e de padrões de serviço estabelecidas no Regulamento Operacional dos serviços, no contrato e nas demais normas e instruções complementares. A ação ou omissão, por parte da Concessionária e seus empregados ou prepostos, que importe na inobservância de normas acima referidas, constitui infração.

Os infratores ficam sujeitos às penalidades contratualmente estabelecidas, sendo a principal dela a Caducidade contratual.

3.2.1.1 Sistema de Pontuação Acumulada pelas infrações operacionais

Para efeito de aferição de avaliação de desempenho do Módulo I, serão consideradas todas as infrações formalmente estabelecidas em Legislação ou Regulamento aplicável ao Sistema de Transporte de Passageiros.

O Poder Concedente se reserva o direito de incluir outras penalidades na avaliação do Módulo I, desde que resguardados os procedimentos legais para seu estabelecimento, e a comunicação prévia à empresa Concessionária.

Para cada infração cometida, da qual tenha gerado Advertência escrita ou Auto de Infração ou Multa, haverá a aplicação da pontuação correspondente, a qual será apurada separadamente para



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

a Concessionária, conforme o seguinte critério:

Tabela 1 - Critérios e pontuações de advertências ou autos de infração.

Tipo	Pontuação
Advertência escrita:	0,5 ponto
Auto de Infração ou Multa:	De acordo com a gravidade e conforme especificado em regulamentos existentes
Atraso de pagamento de multa (após ampla defesa) - por dia de atraso	1,0 ponto

O atraso no pagamento de multa, após transitado em julgado, relativa ao Auto de Infração implicará na anotação, em prontuário da Concessionária, de 1,0 (um) ponto, relativo a cada auto de infração, individualmente e cumulativamente.

O atraso no pagamento de multa, após transitado em julgado, com prazo superior a 30 (trinta) dias impedirá a tramitação de qualquer requerimento ou solicitação por parte da Concessionária ao Órgão Gestor.

A aferição de Pontuação Acumulada será feita mensalmente, computando-se os pontos referentes aos 12 (doze) meses antecedentes ao mês em questão.

Quando a Concessionária atingir Pontuação Acumulada em 12 (doze) meses igual a 50% e 70% dos pontos necessários para a caducidade contratual (indicados no item 3.2.1.4), o órgão gestor poderá comunicar sua pontuação, a fim de adverti-la quanto a sua situação e permitir que a mesma tome as devidas providências preventivas ou corretivas para evitar que os valores limites sejam alcançados. A não comunicação pelo Órgão Gestor não exime a Concessionária de manter seu próprio controle, nem o isenta da aplicação das penalidades contratuais decorrentes cabíveis.

3.2.1.2 Nota final do Módulo I - Avaliação da Pontuação Acumulada

Cada Concessionária receberá uma nota de referência, variando de 0 a 10, de acordo com a proporção entre a sua Pontuação Acumulada, e a pontuação limite para Caducidade contratual em 12 (doze) meses (500 pontos, conforme indicado no item 3.2.1.4).

De acordo com a pontuação obtida, considerando cada Concessionária em análise, a Nota NM1 será obtida a partir da seguinte expressão.

$$NM1 = 10 * \left(\frac{500 - X}{500} \right)$$

Onde:

NM1 = Nota final associada ao Módulo 1;

X = Pontuação Acumulada no período, para a Concessionária em análise.

Após obtida a nota NM1 de cada Concessionária, a Concessionária será enquadrada nos padrões



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

de referência “ótimo”, “bom”, “regular”, “ruim” e “péssimo”, conforme quadro inicial a seguir:

Padrão	Limites de Nota (NM1)
Ótimo	9,0 =< NM1 < 10,0
Bom	7,0 =< NM1 < 9,0
Regular	6,0 =< NM1 < 7,0
Ruim	4,0 =< NM1 < 6,0
Péssimo	0,0 =< NM1 < 4,0

Os valores limites estabelecidos no quadro acima poderão ser revisados pelo Órgão Gestor após o primeiro ano de operação do novo Sistema de Transporte Coletivo de Macapá, de forma a calibrar sua aplicação para a realidade de Macapá, especialmente considerando a evolução da pandemia e eventuais revisões do Regulamento dos Serviços.

3.2.1.3 Avaliação do sistema BRT

Enquanto não houver alteração de Regulamento vigente, as linhas do serviço BRT serão avaliadas da mesma forma que as linhas dos serviços convencionais, seguindo o regulamento vigente.

Como o serviço do BRT terá características segregadas do serviço Básico, o Módulo I será aplicado de forma distinta para esse subconjunto de serviços, mediante regulamentação específica a ser estabelecida pelo Poder Público, o mesmo deverá ser aplicado em eventual adaptação do serviço BRT para BRS.

3.2.1.4 Penalidade Contratual: Caducidade

O total acumulado de pontos em função das infrações cometidas pela Concessionária e seus agentes implicará na penalidade de caducidade da concessão, quando ultrapassar o limite previsto.

Incorrerá em Caducidade da concessão, a Concessionária que atingir os seguintes limites em sua pontuação, relativa às infrações cometidas:

- a) Acima de 500 (quinhentos) pontos no período de 01 (um) ano, a contar da primeira autuação;
- b) Acima de 800 (oitocentos) no período de 02 (dois) anos consecutivos.

As irregularidades cometidas pelos prepostos, comprovadamente por dolo ou má fé de terceiros ou, ainda, motivadas por interesses escusos e por vontade conscientemente dirigida com o propósito de obter a caducidade da concessão, em razão de extrapolação da pontuação prevista, poderão, a critério do órgão gestor, ser desconsideradas, tendo anuladas as infrações e as pontuações aplicadas.

Para que seja analisada a possibilidade de desconsideração pelo Órgão Gestor, a Concessionária deverá apresentar demonstração clara de que houve dolo ou má fé por parte de seus prepostos ou terceiros, bem como a demonstração de quais atitudes foram tomadas pela Concessionária para mitigar, coibir ou reparar o dano causado, devendo ser ressaltado, entre outros aspectos, se a decisão do Órgão está sendo tomada como medida assecuratória de garantia da manutenção dos serviços à população.

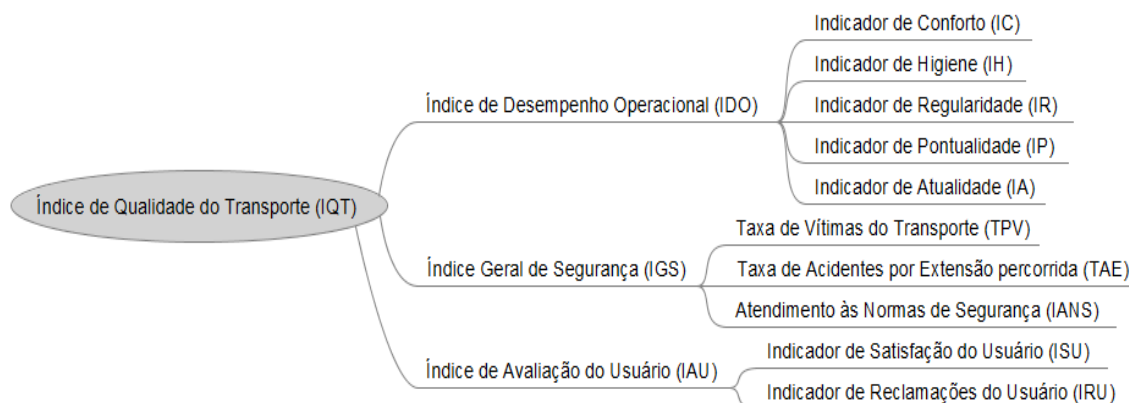


PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

3.2.2 Módulo II – Avaliação periódica do desempenho técnico e operacional ao longo do contrato

3.2.2.1 Visão geral

A avaliação do desempenho operacional será baseada em índices objetivos de acordo com as principais características do serviço de transporte percebidas pelo usuário. Os índices gerais foram compostos por agrupamentos de índices específicos conforme mostrado na figura a seguir.



Nessa metodologia, a avaliação global do serviço é definida pelo Índice geral de Qualidade do Transporte (IQT), que por sua vez é composto pela avaliação de três índices setoriais

- Índice de Desempenho Operacional (IDO) – referente aos aspectos puramente operacionais da prestação direta do serviço, e sobre os quais a empresa operadora tem total controle, cujos resultados dependem diretamente das ações da Concessionária;
- Índice Geral de Segurança: avalia o impacto negativo que o serviço de transporte causa na sociedade como um todo;
- Índice de Avaliação do Usuário: considera a percepção final do usuário sobre o serviço prestado.

Cada um desses índices é por sua vez composto por indicadores ainda mais específicos, que buscam avaliar individualmente cada aspecto do serviço prestado. Os índices setoriais, seus indicadores específicos componentes, e a formulação de cada Índice são apresentados a seguir. Ao final é apresentada a fórmula para cálculo do IQT.

3.2.2.2 Índice de Desempenho Operacional

A forma de obtenção da nota final será a partir da obtenção dos Índices Gerais (IQT, ISU, IRU, IS e IAV) e, posteriormente, o cálculo do Índice de Desempenho Operacional – IDO, conforme está detalhada a seguir:

$$IDO = K_1 * IC + K_2 * IH + K_3 * IP + K_4 * IR + K_5 * IA$$

Onde:

IDO: Índice de Desempenho Operacional



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

IC: Índice de Conforto

IH: Índice de Higiene

IP: Índice de Pontualidade

IR: Índice de Regularidade

IA: Índice de Atualidade

K₁; K₂; K₃; K₄ e K₅: Coeficientes dos Índices específicos que compõem o IQT (valores entre 0 e 1 e que a soma deles deve ser igual a 1,00).

- Valores iniciais de ponderação (podem ser alterados posteriormente por regulamentação específica):
 - K₁ = 0,2
 - K₂ = 0,2
 - K₃ = 0,2
 - K₄ = 0,2
 - K₅ = 0,2

A seguir são apresentadas as formulações para cada um dos indicadores componentes do IDO.

3.2.2.2.1 INDICADOR DE CONFORTO (IC)

Este indicador é calculado considerando a relação entre o número de veículos que atendem às normas de conforto e o número total de veículos pesquisados.

Para o cálculo do Índice de Conforto será utilizada a seguinte fórmula:

$$IC = 10 \times \frac{NVC}{NVT}$$

Onde:

IC = Índice de Conforto;

NVC = nº de veículos que atendem às normas de conforto;

NVT = nº total de veículos pesquisados da frota da Concessionária.

Os itens a serem considerados para a verificação do atendimento às normas de conforto serão definidos em Resolução específica a ser editada pelo órgão gestor após 1 ano da operação do novo sistema.

3.2.2.2.2 INDICADOR DE HIGIENE (IH)

Este indicador é calculado considerando a relação entre o número de veículos que atendem às normas de higiene e o número total de veículos pesquisados.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Para o cálculo do Índice de Higiene será utilizada a seguinte fórmula:

$$IH = 10 \times \frac{NVH}{NVT}$$

Onde:

IH = Índice de Higiene;

NVH = número de veículos que atendem às normas de higiene;

NVT = número total de veículos pesquisados da frota da Concessionária.

Os itens a serem considerados para a verificação do atendimento às normas de higiene serão definidos em Resolução específica a ser editada pelo órgão gestor após 1 ano da operação do novo sistema.

3.2.2.2.3 INDICADOR DE REGULARIDADE (IR)

Representa a não interrupção na oferta do serviço de transporte. Aborda a relação entre as viagens realizadas (viagens previstas que foram iniciadas e concluídas) e a quantidade de viagens programadas e/ou especificadas. As viagens que tiverem apresentado panes ou acidentes após seu início não serão consideradas como viagens realizadas.

Será atribuída à concessionária uma pontuação, referida a cada período trimestral de avaliação, de acordo com o seguinte procedimento de valoração. O indicador final será o resultado da média entre a pontuação de cada linha avaliada, sendo aferido mensalmente.

$$IR = \frac{\sum_{i=1}^n IR_i}{NTL}$$

Onde:

IR = Indicador de Regularidade;

n = NTL = Número total de linhas.

IR_i = Indicador de regularidade da linha i; calculado pela seguinte fórmula (deverá ser aferido pelo CCO):

$$IR_i = 10 * \frac{N_{viagensrealizadas}}{N_{viagensprogramadas}}$$

onde:

IR_i = Indicador de regularidade da linha i;

N_{viagens realizadas} = Número de viagens realizadas do serviço que fazem parte do grupo de viagens



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

programadas (não serão consideradas viagens extras);

$N_{\text{viagens programadas}}$ = Número de viagens programadas do serviço.

3.2.2.2.4 INDICADOR DE PONTUALIDADE (IP)

Representa o cumprimento rigoroso dos horários de saída no terminal (ou ponto de origem) e dos horários de chegada no terminal (ou ponto de destino). Aborda o grau de conformidade dos horários previstos com os horários verificados durante a operação, assim definido na Equação a seguir (obs. O Cálculo do IP deverá ser realizado pelo CCO).

$$IP = 10 \times (K_1 \times IPS + K_2 \times IPC)$$

onde:

IP = Indicador de pontualidade;

IPS = Pontualidade na saída;

IPC = Pontualidade na chegada;

K_1 e K_2 : Coeficientes das variáveis específicas que compõem o IP (valores entre 0 e 1 e que a soma deles deve ser igual a 1,00).

- Valores iniciais de ponderação (podem ser alterados posteriormente por regulamentação específica):

- $K_1 = 0,5$
- $K_2 = 0,5$

➤ Pontualidade na saída (IPS)

Representa o grau de conformidade dos horários previstos e verificados para as saídas das viagens. Inicialmente, calcula-se a impontualidade na saída (IIS_{classe}), para cada classe de atrasos ou adiantamentos considerados, a partir da expressão a seguir (Equação 12).

$$IIS_{\text{classe}} = \frac{N^{\circ}_{\text{atrasos/adiantamentos compreendidos na classe}}}{N^{\circ}_{\text{total de viagens realizadas}}}$$

onde:

IIS_{classe} = Impontualidade na saída da classe em questão;

$N^{\circ}_{\text{atrasos/adiantamentos compreendidos na classe}}$ = Número de atrasos ou adiantamentos verificados dentro do intervalo de tempo da classe em questão;

$N^{\circ}_{\text{total de viagens realizadas}}$ = Número total de viagens realizadas no período de análise.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

As classes em questão são as seguintes:

- Classe I: atrasos ou adiantamentos a partir de 10 minutos e abaixo de 30 minutos;
- Classe II: atrasos ou adiantamentos a partir de 30 minutos e abaixo de 60 minutos;
- Classe III: atrasos ou adiantamentos a partir de 60 minutos e abaixo de 120 minutos;
- Classe IV: atrasos ou adiantamentos a partir de 120 minutos.

Com o resultado da impontualidade na saída para cada classe de atrasos ou adiantamentos, calcula-se o Indicador de Pontualidade na Saída, conforme expressão abaixo.

$$IPS = 1 - (0,125 * IIS_I + 0,25 * IIS_{II} + 0,5 * IIS_{III} + 1 * IIS_{IV})$$

Onde:

IPS = Pontualidade na saída;

IIS_I = Impontualidade na saída da classe I;

IIS_{II} = Impontualidade na saída da classe II;

IIS_{III} = Impontualidade na saída da classe III;

IIS_{IV} = Impontualidade na saída da classe IV;

0,125; 0,25; 0,5; e, 1: Coeficientes das classes específicas que compõem o IPS.

Deve-se destacar que atrasos ou adiantamentos inferiores a 10 minutos são toleráveis, não sendo considerados na determinação do IPS.

Os pesos de 0,125, 0,25; 0,50 e 1 foram estabelecidos de acordo com a dimensão de cada classe em relação aos minutos de atraso, com o objetivo de que o resultado final do indicador de pontualidade na saída obtivesse resultados entre 0 e 10. Dessa forma, considerou-se o peso 1 para o pior caso de atraso, obtido pela Classe IV, e reduziu-se pela metade os outros pesos, em virtude da relação entre o atraso da Classe IV e o valor inicial de atraso definido para as Classes de I a III.

➤ Pontualidade na Chegada (IPC)

Representa o grau de conformidade dos horários previstos e verificados para a chegada das viagens de uma Concessionária. Inicialmente, calcula-se a impontualidade na chegada (IIC_{classe}) para cada classe de atrasos considerados a partir da expressão a seguir.

$$IIC_{classe} = \frac{N^{\circ} \text{ atrasos compreendidos na classe}}{N^{\circ} \text{ total de viagens realizadas}}$$

Onde:

IIC_{classe} = Impontualidade na chegada da classe em questão;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

$N^{\circ}_{\text{atrasos compreendidos na classe}}$ = Número de atrasos verificados dentro do intervalo de tempo da classe em questão;

$N^{\circ}_{\text{total de viagens realizadas}}$ = Número total de viagens realizadas no período de análise.

As classes em questão são as seguintes:

- Classe I: a partir de 30% de atraso em relação ao tempo de viagem programado;
- Classe II: a partir de 20% e abaixo de 30% de atraso em relação ao tempo de viagem programado;
- Classe III: a partir de 10% e abaixo de 20% de atraso em relação ao tempo de viagem programado;

Com o resultado da impontualidade na chegada para cada classe de atrasos, calcula-se o Indicador de Pontualidade na Chegada, conforme expressão abaixo.

$$IPC = 1 - (0,33 * IIC_{III} + 0,66 * IIC_{II} + 1 * IIC_{I})$$

Onde:

IPC = Pontualidade na chegada;

IIC_{I} = Impontualidade na chegada da classe I;

IIC_{II} = Impontualidade na chegada da classe II;

IIC_{III} = Impontualidade na chegada da classe III;

0,33; 0,66; e, 1: Coeficientes das classes específicas que compõem o IPC.

Deve-se destacar que atrasos inferiores a 10% do tempo de viagem programado são toleráveis, não sendo considerados na determinação do IPC.

O método utilizado para a definição dos pesos de 0,33; 0,66 e 1 foi o mesmo adotado para o caso do indicador de pontualidade na saída, mencionado anteriormente.

3.2.2.2.5 ÍNDICE DE ATUALIDADE DOS VEÍCULOS (IAV)

Este Índice é calculado considerando a relação entre o somatório da idade dos veículos de uma Concessionária e a quantidade de veículos que compõem sua frota.

Para o cálculo do Índice de Atualidade dos Veículos será utilizada a seguinte fórmula:

$$IAV = NIMV$$

Onde:

IAV = Índice de Atualidade dos Veículos;

NIMV = Nota associada à Idade Média dos Veículos.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

➤ **Idade Média dos Veículos (IMV)**

Representa a relação entre o somatório da idade de cada veículo e a quantidade de veículos da frota.

$$IMV = \frac{\sum Frota_i \times Idade_i}{\sum Frota_i}$$

Onde:

IMV= Idade Média dos Veículos;

Frota i = Quantidade de veículos com idade i;

Idade i= Idade do veículo i (anos);

\sum Frota i = Quantidade de veículos da frota (unidade).

A Nota associada à Idade Média dos Veículos (NIMV) é obtida a partir da expressão e da Tabela a seguir. Para idades médias da frota inferiores a 2 anos, NIMV será igual à 10. Para idades médias da frota entre 2 e 10 anos, NIMV será calculada a partir da expressão apresentada a seguir, considerando o valor da idade média da frota.

$$NIMV = -1,25 * IMV + 12,5$$

Dessa forma, a Nota associada à Idade Média do Veículo (NIMV) adota os seguintes intervalos, considerando as interpolações necessárias para cada intervalo, conforme tabela a seguir.

Intervalo	NIMV	Conceito
$IMV \leq 2,0$	$NIMV = 10,0$	Ótimo
$2,0 < IMV \leq 4,0$	$7,5 \leq NIMV < 10,0$	Bom
$4,0 < IMV \leq 10,0$	$0,0 \leq NIMV < 7,5$	Regular

3.2.2.3 Índice Geral de Segurança (IGS)

Este Índice é calculado considerando a relação entre o total das pessoas vitimadas durante o transporte e o total de passageiros transportados; a relação entre o número de acidentes por quilometragem percorrida; a relação entre os veículos reprovados em 2ª vistoria e o número total de veículos vistoriados em 2ª vistoria, e a relação entre o número de veículos que atendem às normas de segurança e o número total de veículos pesquisados.

Para o cálculo do Índice de Segurança será utilizada a seguinte fórmula:

$$IGS = K_1 * NTPV + K_2 * NTAE + K_3 * IANS$$

Onde:

IS = Índice de Segurança;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

NTPV = Nota associada a Taxa de Vítimas do Transporte;

NTAE = Nota associada a Taxa de Acidentes por Extensão Percorrida;

IANS = Indicador de Atendimento às normas de Segurança;

10 = valor de normalização para que o índice apresente valores entre 0 e 10;

K_1 ; K_2 ; K_3 : Coeficientes dos indicadores específicos que compõem o IS (valores entre 0 e 1 e que a soma deles deve ser igual a 1,00).

• Valores iniciais de ponderação (podem ser alterados posteriormente por regulamentação específica):

- $K_1 = 0,30$
- $K_2 = 0,30$
- $K_3 = 0,40$

3.2.2.3.1 TAXA DE VÍTIMAS DO TRANSPORTE (TPV)

Representa a relação, para cada 10.000 passageiros transportados, entre o total das pessoas vitimadas durante o transporte e o total de passageiros transportados.

$$TPV = 10.000 * \left(\frac{K_1 \times \sum VTf + K_2 \times \sum VTnf}{\sum Pass.Transp.} \right)$$

Onde:

TPV= Taxa de Vítimas do transporte;

VTf = vítimas fatais;

VTnf = vítimas não fatais (inclui passageiros embarcados nos veículos em caso de colisão);

Σ Pass.Transp.= Passageiros transportados.

K_1 e K_2 : Coeficientes específicos das variáveis que compõem TPV (valores entre 0 e 1 e que a soma deles deve ser igual a 1,00).

• Valores iniciais de ponderação (podem ser alterados posteriormente por regulamentação específica):

- $K_1 = 0,7$
- $K_2 = 0,3$

Para cada valor da Taxa de Vítimas do transporte (TPV) será atribuída uma nota (NTPV) de 0 a 10, para fins de cálculo do Índice de Segurança. De acordo com os resultados obtidos para TPV, considerando cada Concessionária em análise, a Nota NTPV será obtida a partir da seguinte



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

expressão.

$$NTPV = 10 * \left(\frac{X_{\max} - X}{X_{\max} - X_{\min}} \right)$$

Onde:

NTPV = Nota associada à Taxa de Vítimas do Transporte para a Concessionária em análise;

X_{\max} = Valor máximo obtido de TPV de acordo com os resultados de todas as concessionárias avaliadas;

X_{\min} = Valor mínimo de TPV considerado para avaliação ótima das concessionárias em análise. Nesse caso X_{\min} será igual a 0 (zero);

X = Valor obtido de TPV da Concessionária em análise.

Após obtida a nota NTPV de cada Concessionária, estas serão enquadradas nos padrões de referência “ótimo”, “bom”, “regular”, “ruim” e “péssimo” estabelecidos pelo Órgão Gestor após o primeiro ano de operação do novo Sistema de Transporte Coletivo de Macapá.

3.2.2.3.2 TAXA DE ACIDENTES POR EXTENSÃO PERCORRIDA (TAE)

Representa a relação, a cada 100.000 (cem mil) quilômetros percorridos, entre o número de acidentes por quilometragem percorrida.

$$TAE = 100.000 \times \left(\frac{A}{Dist_{km}} \right)$$

Onde:

TAE = Taxa de Acidentes por Extensão Percorrida;

A = Número de acidentes de trânsito relacionados ao transporte rodoviário Urbano de passageiros;

$Dist_{km}$ = Distância percorrida em Km pelo total da frota

Para cada valor da Taxa de Acidentes por Extensão Percorrida (TAE) será atribuída uma nota (NTAE) de 0 a 10, para fins de cálculo do Índice de Segurança. De acordo com os resultados obtidos para TAE, considerando cada Concessionária em análise, a Nota NTAE será obtida a partir da seguinte expressão.

$$NTAE = 10 * \left(\frac{X_{\max} - X}{X_{\max} - X_{\min}} \right)$$



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Onde:

NTAE = Nota associada à Taxa de Acidentes por Extensão Percorrida para a Concessionária em análise;

X_{\max} = Valor máximo obtido de TAE de acordo com os resultados de todas as concessionárias avaliadas;

X_{\min} = Valor mínimo de TAE considerado para avaliação ótima das concessionárias em análise. Nesse caso X_{\min} será igual a 0 (zero);

X = Valor obtido de TAE da Concessionária em análise.

Após obtida a nota *NTAE* de cada Concessionária, estas serão enquadradas nos padrões de referência “ótimo”, “bom”, “regular”, “ruim” e “péssimo” estabelecidos pelo Órgão Gestor após o primeiro ano de operação do novo Sistema de Transporte Coletivo de Macapá.

3.2.2.3.3 INDICADOR DE ATENDIMENTO ÀS NORMAS DE SEGURANÇA (IANS)

Representa a relação entre o número de veículos que atendem às normas de segurança e o número total de veículos vistoriados.

$$IANS = 10 * \frac{NVS}{NVT}$$

Onde:

IANS = Indicador de Atendimento às normas de segurança;

NVS = número de veículos que atendem aos itens mínimos de segurança;

NVT = número total de veículos vistoriados.

Os itens a serem observados para o atendimento às normas de segurança se encontram estabelecidos no Capítulo IX, Seção II, da Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e na Resolução Nº 14/98 do CONTRAN e suas posteriores modificações.

3.2.2.4 Índice de Avaliação do Usuário

Para o cálculo do Índice de Avaliação do Usuário será utilizada a seguinte fórmula:

$$IGS = K_1 * NTPV + K_2 * NTAE + K_3 * IANS$$

Onde:

IAU = Índice de Avaliação do Usuário

ISU = Indicador de Satisfação do Usuário;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

IRU = Indicador de Reclamações do Usuário;

K_1 ; K_2 : Coeficientes dos indicadores específicos que compõem o Indicador (valores entre 0 e 1 e que a soma deles deve ser igual a 1,00).

• Valores iniciais de ponderação (podem ser alterados posteriormente por regulamentação específica):

- $K_1 = 0,70$
- $K_2 = 0,30$

3.2.2.4.1 INDICADOR DE SATISFAÇÃO DO USUÁRIO (ISU)

Este índice é calculado a partir da nota que o usuário do transporte rodoviário coletivo atribui ao serviço que está sendo prestado pela Concessionária (nota essa variando entre 0 e 10).

Essa nota é obtida a partir de pesquisa de opinião do usuário em que abordará todos os aspectos relacionados a qualidade na prestação do serviço, tais como: conforto, cortesia, higiene, segurança, custo, entre outros.

A metodologia de pesquisa será definida pelo órgão gestor e apresentada às Concessionárias antes da sua aplicação.

Dessa forma, o Índice de Satisfação do Usuário pode ser obtido a partir da seguinte expressão.

$$ISU = \frac{\sum_i^n N_i}{\text{Total de Usuários Entrevistados (n)}}$$

Onde:

N_i = Nota atribuída pelo usuário i ;

n = total de usuários entrevistados.

A nota da Concessionária será a média aritmética obtida a partir de todas as notas atribuídas pelos seus passageiros.

3.2.2.4.2 INDICADOR DE RECLAMAÇÃO DO USUÁRIO (IRU)

Representa o nível de conformidade do serviço de transporte prestado com as necessidades dos usuários desse mesmo serviço de transporte. É a relação entre o número de ocorrências, ou seja, reclamações registradas pelos usuários junto aos canais de reclamação do usuário no órgão gestor e o número de passageiros transportados para cada linha e para cada 10.000 passageiros transportados. Esse indicador será aferido mensalmente a partir da seguinte equação (obs. O Cálculo do IPS deverá ser realizado pelos dados recebidos pela Ouvidoria do Órgão Gestor,



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

somados aos demais Serviços de Atendimento ao Usuário que venham a ser criados).

$$IRU = 10 - \left(10.000 \times \frac{NOc}{NPT} \right)$$

Onde:

IRU = Indicador de Reclamação do Usuário.

NOc = Número total de ocorrências registradas no mês.

NPT = Número total de passageiros transportados no mês.

10 e 10.000 = valores de normalização para que o indicador apresente valores entre 0 e 10.

As ocorrências deverão ser categorizadas por linha e serão consideradas apenas as ocorrências relacionadas a reclamações dos usuários quanto ao serviço prestado.

3.2.2.5 Nota Final para o Módulo II – Cálculo do IQT

A forma de obtenção da nota final será a partir da obtenção do Índice Geral de Qualidade do Transporte (IQT) está detalhada a seguir:

$$IQT = K_1 * IDO + K_2 * IGS + K_3 * IAU$$

Onde:

IQT: Índice de Qualidade do Transporte

IDO: Índice de Desempenho Operacional

IS: Índice Geral de Segurança

IAU: Índice de Avaliação do Usuário

K₁; K₂; K₃; Coeficientes dos Índices específicos que compõem o IQT (valores entre 0 e 1 e que a soma deles deve ser igual a 1,00).

• Valores iniciais de ponderação (podem ser alterados posteriormente por regulamentação específica):

- K₁ = 0,30
- K₂ = 0,30
- K₃ = 0,40

A Nota do Módulo II (NM2) será igual ao valor do Índice de Qualidade do Transporte (IQT).



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Após obtida a nota NM2 de cada Concessionária, a Concessionária será enquadrada nos padrões de referência “ótimo”, “bom”, “regular”, “ruim” e “péssimo”, conforme quadro inicial a seguir:

Padrão	Limites de Nota (NM2)
Ótimo	9,0 =< NM2 < 10,0
Bom	7,0 =< NM2 < 9,0
Regular	6,0 =< NM2 < 7,0
Ruim	4,0 =< NM2 < 6,0
Péssimo	0,0 =< NM2 < 4,0

Os valores limites estabelecidos no quadro acima poderão ser revisados pelo Órgão Gestor após o primeiro ano de operação do novo Sistema de Transporte Coletivo de Macapá, de forma a calibrar sua aplicação para a realidade de Macapá, especialmente considerando a evolução da pandemia e eventuais revisões do Regulamento dos Serviços.

3.2.3 Periodicidade das Aferições e Apresentação pela Concessionária

As avaliações da Concessionária terão seus prazos iniciados a partir da data de publicação do extrato do contrato de concessão no Diário Oficial do Município de Macapá

As inspeções relativas ao Módulo I podem ser realizadas a qualquer tempo, sem agendamento prévio, sendo realizadas pelo menos uma vez por semestre (janeiro a junho e de julho a dezembro), por meio da equipe de fiscalização do Órgão Gestor, com consequente emissão de Autos de Infração, nos termos da regulamentação atualmente vigente.

A aferição de Pontuação Acumulada relativa ao Módulo I será feita mensalmente, computando-se os pontos referentes aos 12 (doze) meses antecedentes ao mês em questão.

Todos os índices apresentados no Módulo II devem ser aferidos pelas próprias Concessionárias, para seus respectivos lotes de serviços, com periodicidade semestral, e devem ser apresentados ao Órgão Gestor na forma de Relatório Técnico, acompanhados de suas respectivas memórias de cálculo ou registro das aferições. O Relatório Técnico deverá ser apresentado até o último dia útil dos meses de junho e dezembro de cada ano.

Será obrigatório ao Órgão Gestor a realização de diligência ou inspeções não agendadas a qualquer momento, em prazo de até 60 (sessenta) dias após a apresentação do Relatório Semestral de Avaliação de Desempenho, de forma a auditar e validar qualquer dos seus itens componentes.

Ao final dos 60 (sessenta) dias, ou antes, o órgão gestor deve apresentar a validação ou ajustes do relatório semestral, e ele será arquivado e contabilizado para o cálculo da Avaliação Geral da Concessionária. Os índices que não forem aferidos pelo órgão gestor no período terão a aferição da Concessionária homologada.

3.2.4 Uso de Fiscalização Eletrônica

Tanto a Concessionária quanto o Órgão Gestor poderão se utilizar de qualquer método eletrônico disponível ou que venha a ser disponibilizado e validado para realizar a aferição dos Indicadores de



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Desempenho.

3.3 Avaliação geral da Concessionária

3.3.1 Cálculo da Nota Geral - NG

A avaliação geral da Concessionária considerará a Nota Geral obtida a partir das notas em cada um dos módulos de avaliação da prestação do serviço de transporte.

A Nota Geral da Concessionária será calculada a partir da fórmula abaixo.

$$NG = K_1 \times NM1 + K_2 \times NM2$$

Onde:

NG = Nota Geral da Concessionária correspondente à avaliação geral do serviço de transporte prestado.

NM1 = Nota do Módulo 1.

NM2 = Nota do Módulo 2 (igual ao IQT).

K_1 e K_2 = coeficientes específicos para cada nota e que compõem a Nota Geral (valores entre 0 e 1 e que a soma deles deve ser igual a 1,00).

• Valores iniciais de ponderação (podem ser alterados posteriormente por regulamentação específica):

- $K_1 = 0,5$
- $K_2 = 0,5$

A avaliação geral da Concessionária será realizada anualmente, tendo seu prazo inicial contado a partir da data de publicação do extrato do contrato de concessão no Diário Oficial do Município de Macapá.

Após obtida a nota geral NG de cada Concessionária, a Concessionária será enquadrada nos padrões de referência “ótimo”, “bom”, “regular”, “ruim” e “péssimo”, conforme quadro inicial a seguir:

Padrão	Limites de Nota (NG)
Ótimo	9,0 =< NG < 10,0
Bom	7,0 =< NG < 9,0
Regular	6,0 =< NG < 7,0
Ruim	4,0 =< NG < 6,0
Péssimo	0,0 =< NG < 4,0

Os valores limites estabelecidos no quadro acima poderão ser revisados pelo Órgão Gestor após o primeiro ano de operação do novo Sistema de Transporte Coletivo de Macapá, de forma a calibrar sua aplicação para a realidade de Macapá, especialmente considerando a evolução da pandemia



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

e eventuais revisões do Regulamento dos Serviços.

Após a avaliação do ano inicial, o órgão gestor poderá redefinir os valores referenciais de metas evolutivas para os anos subsequentes, de forma a garantir e incrementar a qualidade na prestação do serviço de transporte coletivo de passageiros.

3.3.2 Periodicidade da Avaliação Geral

O órgão gestor emitirá anualmente boletim ou relatório com os indicadores das concessionárias de forma que estas acompanhem seu desempenho e venham a exercer melhorias quando necessário, a fim de manterem a evolução qualitativa permanente de cada índice.

Para tanto, cada Concessionária deverá formular plano de melhoria dos indicadores que apresentarem resultados insatisfatórios, apresentando tal plano ao órgão gestor, que ao final do trimestre seguinte poderá aplicar advertência ou multa àquela Concessionária que permanecer com índices insatisfatórios.

3.4 Aplicação do Sistema de Avaliação de Desempenho

A Avaliação de Desempenho será realizada anualmente. A partir da classificação obtida a cada ano, poderão ser atribuídos incentivos ou penalidades à Concessionária. Cada classe de padrão receberá pontuação específica, de forma que a pontuação total e parcial obtida a partir da Nota Geral (NG) como em cada índice avaliado servirá como referência para a aplicação de penalidades ou de incentivos às concessionárias.

- Padrão de Referência ótimo → 2 (dois) pontos positivos;
- Padrão de Referência bom → 1 (um) ponto positivo;
- Padrão de Referência regular → 0 (zero) pontos;
- Padrão de Referência ruim → 1 (um) ponto negativo;
- Padrão de Referência péssimo → 2 (dois) pontos negativos.

A Avaliação de Desempenho será considerada para a análise conjunta da área de operação atendida pela Concessionária, sem descartar a possibilidade de aplicação dos indicadores individuais na avaliação de cada linha particular.

3.4.1 Avaliação dos Índices – Premiações

3.4.1.1 Ampliação da participação nas Receitas Extraordinárias

O presente Contrato faculta que a Concessionária tenha a oportunidade de auferir receitas extraordinárias em função da prestação de serviços acessórios, que direta ou indiretamente se relacionam com serviço básico licitado.

Considerando os objetivos centrais do poder concedente, quais sejam: maximizar a eficiência dos serviços, no sentido de ofertarem o máximo de bens e serviços para os usuários, ao menor custo possível, e de acordo com as determinações legais vigentes sobre os temas das receitas extraordinárias, é conveniente que a prestação dos serviços acessórios seja incentivada, na medida em que isto possa representar um incremento na eficiência da alocação dos recursos e um



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

acréscimo na receita geral do sistema de transporte. Esse acréscimo de receita geral será transferido em parte para a Concessionária, e em parte será direcionado para a modicidade tarifária.

Assim, toma-se como premissa básica para esse tema: incentivar as receitas extraordinárias como forma de estimular os ganhos de eficiência dos operadores e de potencializar as transferências para a modicidade tarifária.

Nesse contexto, o presente contrato estabelece que os valores advindos das receitas extraordinárias estejam contratualmente vinculados ao desempenho do operador, como forma de estimular uma prestação de serviço de excelência.

Assim, fica estabelecido que o rateio dos lucros auferidos por meio da obtenção de receitas extraordinárias, será repartido entre o operador e a modicidade, conforme o quadro a seguir:

Nota Geral da Concessionária (NG)	Porcentagem de lucros da receita extraordinária auferida pelo operador (k)	Porcentagem de lucros da receita extraordinária revertida para o Fundo ou modicidade tarifária
Abaixo de 6,0	0%	100%
De 6,1 até 7,0	60%	40%
De 7,1 até 8,0	70%	30%
De 8,1 até 9,0	80%	20%
De 9,1 até 9,4	90%	10%
Acima de 9,5 (incluso)	95%	5%

Nesse sentido, as receitas extraordinárias líquidas transferidas para o Poder Público, deverão ser revertidos para a garantia da modicidade tarifária como preceitua a Lei de Concessões, sendo o restante empregado para a elevação do retorno obtido pelo operador.

3.4.1.2 Obtenção de Certificado de Excelência (renovação de contrato)

A Concessionária obterá Certificado de Excelência de Desempenho quando, ao final do período do contrato, obtiver, cumulativamente (somando-se as pontuações dos padrões de referência de cada Nota de cada ano):

- pontuação igual ou superior a +3 (três pontos positivos) na Nota do Módulo 1;
- pontuação igual ou superior a +4 (quatro pontos positivos) na Nota do Módulo 2;
- pontuação igual ou superior a +3 (três pontos positivos) na Nota Geral da Concessionária.

Tal Certificado será utilizado pelo Órgão Gestor para determinação dos benefícios a serem concedidos quando da obtenção do mesmo pelas concessionárias, especialmente no momento da avaliação da possibilidade de renovação do Contrato de Concessão.

3.4.2 Avaliação dos Índices – Punições

3.4.2.1 Aplicação de Multas

Sempre que a Concessionária apresentar os seguintes padrões de referência serão aplicadas



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

multas de valor correspondente ao disposto em legislação existente ou a ser definida:

- ruim ou péssimo, no Índice de Conforto;
- ruim ou péssimo, no Índice de Higiene;
- ruim ou péssimo, no Índice de Pontualidade;
- ruim ou péssimo, em Regularidade;
- ruim ou péssimo, em Atualidade.

As multas serão aplicadas tanto para a verificação dos conceitos mencionados nos índices relativos a uma linha específica da Concessionária, quanto para o conjunto de linhas sob responsabilidade da Concessionária.

3.4.2.2 Caducidade do Contrato

Haverá a extinção da concessão por caducidade quando, a qualquer momento ao longo de todo o período do contrato, a Concessionária obtiver, acumuladamente:

- -6 (seis pontos negativos) em pelo menos uma das Notas dos Módulos (NM1 ou NM2);
- - 4 (quatro pontos negativos) na Nota Geral.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

4 ANEXO III.C – ESPECIFICAÇÕES DE ITS A SEREM CUMPRIDAS PELO OPERADOR

4.1 Apresentação

Nesse anexo são apresentadas diretrizes básicas para a implantação de sistemas de *Intelligent Transportation System* (ITS) no sistema de transporte coletivo de Macapá no que tange aos sistemas e equipamentos embarcados de apoio à bilhetagem eletrônica, monitoramento da frota, o Centro de Controle Operacional (CCO) e os Sistemas de Informação ao Usuário (SIU).

4.2 Sistemas Embarcados

Um dos pontos de modernização a ser implantado no sistema de transporte coletivo de Macapá será a gestão integrada, compartilhada e informatizada do serviço. Através de um centro de controle operacional será possível planejar, coordenar e avaliar o desempenho do sistema.

As Concessionárias deverão implantar em seus veículos equipamentos de GPS e validadores compatíveis com o sistema de bilhetagem eletrônica em toda a frota do transporte coletivo de Macapá. É de responsabilidade também das Concessionárias, a transmissão dos dados gerados pelos equipamentos à CTMac e ao Agente Gerenciador do transporte municipal, ou seus prepostos, e garantir o livre acesso aos dispositivos e sistemas.

Todos os custos com aquisição, implantação e manutenção dos sistemas e equipamentos embarcados serão de responsabilidade das Concessionárias.

4.3 Bilhetagem Eletrônica

O Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE) será implantado pelo Órgão Gestor, ou entidade por ele delegada – Agente Gerenciador, de forma a garantir transparência institucional a todo o controle financeiro do sistema de transporte coletivo municipal, bem como possibilitar futura integração com linhas metropolitanas.

Ao lado das roletas serão instalados os validadores, que realizarão a leitura e verificação da existência de crédito de viagem gravado no cartão e, posteriormente, irão liberar a passagem pela roleta.

Cada operação da validação de um crédito de viagem ou da liberação da roleta (pagantes em dinheiro) será armazenada no validador e, durante ou ao final da operação do veículo, estes dados serão coletados automaticamente por meio de processo eletrônico de transmissão de dados (RF, WLAN ou GPRS) para um computador na garagem da Concessionária do sistema e/ou Sistema Central de Armazenamento e Processamento de Dados.

Na garagem, os dados de todos os veículos que nela operam serão agrupados e transmitidos diariamente para o Sistema Central de Armazenamento e Processamento de Dados do Órgão Gestor ou do Agente Gerenciador onde serão realizadas as operações de autenticação dos créditos, atualização de contas corrente e consolidação dos dados.

Na garagem, o sistema deve possibilitar o processamento local de dados para apuração dos dados na própria operadora.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

4.4 Monitoramento da Frota

O monitoramento do transporte coletivo será feito através do GPS (*Global Positioning System*) que contém a tecnologia dos módulos AVL, que é composto por um módulo único que será instalado no interior dos veículos monitorados com as seguintes características:

- Receptor de GPS de alta sensibilidade, captando pelo menos uma vez por segundo a data e hora UTC (*Universal Time Coordinated*), latitude, longitude. Deve ter capacidade de obter os dados de posicionamento em toda região da cidade de Macapá, atendida pelo sistema a ser monitorado;
- Utilização como modem GSM/GPRS *Quad band*, para conexão e transmissão remota via rede de operadoras de telefonia móvel, com a condição de atender a frequência de qualquer operadora do mercado nacional;
- Permitir a utilização de duas operadoras de telefonia simultaneamente (2 SIMCARDS);
- Capacidade de atualização do firmware do equipamento remotamente, ou seja, sem a necessidade de conexão física;
- Capacidade de armazenar e detectar pontos de controle (coordenadas) para gravação e/ou transmissão de informações e/ou acionamento/desarme de saídas digitais independentemente de haver comunicação com a Central;
- Capacidade de gravação e/ou transmissão de informações com base em decurso de tempo (segundos) ou por detecção de ponto georreferenciados;
- Norma de proteção: IP-65 (Índice de Proteção);
- Antenas GPRS e GPS internas;
- Proteção contra pico de tensão, conforme norma ISO7637, para veículos de 24V;
- Memória interna para armazenamento de no mínimo 90 horas de operação (com transmissão a cada 5 segundos);
- Mínimo de entradas e saídas para suportar:
 - Ignição;
 - Tacógrafo digital (RPM e Hodômetro);
 - Botão de emergência;
 - Equipamento de identificação do condutor;
 - DCP - Dispositivo Contador de Passageiros;
 - TCC – Terminal de Comunicação com o Condutor;
 - SAM – Sistema de Áudio Mensagens;
 - MIMV – Monitores Internos de Mensagens Variáveis.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

- Possuir um modo de funcionamento de baixo consumo inferior a 200mA acionado por decurso de tempo com ignição desligada, com a estrita finalidade de preservar a carga da bateria do veículo;
- Bateria interna com capacidade de manutenção de no mínimo 240 minutos com o funcionamento do equipamento com transmissão a cada 5 segundos e 24 horas em standby;
- Instalação com proteção contra vandalismos,
- Instalação funcional, ergonômica, e adaptada a cada modelo de cabine/carroceria.

A CTMac e o Agente Gerenciador deverão ter livre acesso às informações e dados gerados pelo sistema, inclusive possuindo em suas dependências equipamento para acessar de forma igualitária à da Concessionária.

4.5 Centro de Controle Operacional (CCO)

O Centro de Controle Operacional (CCO) será implantado pelo Órgão Gestor, ou entidade por ele delegada – Agente Gerenciador, de forma a garantir transparência institucional a todo o controle operacional do sistema de transporte coletivo municipal, bem como possibilitar futura integração com linhas metropolitanas.

O Centro de Controle Operacional (CCO) tem como principal objetivo prover informações para o atendimento das necessidades básicas de locomoção dos usuários do Sistema, no que diz respeito à regularidade e a pontualidade prevista no Quadro de Horários e o cumprimento do itinerário de cada linha. As informações, em tempo real, permitem ao Poder Público o acompanhamento da circulação dos veículos da frota e os ajustes necessários para uma operação eficiente.

Os operadores do Centro poderão então visualizar, através de telas de consulta específicas, o posicionamento de cada um dos veículos em suas respectivas linhas. Através do Centro de Controle Operacional (CCO), eles poderão acompanhar a operação do sistema, efetuada pela Concessionária, e o tratamento dispensado às ocorrências geradas que atrapalhem a execução do serviço.

O Centro de Controle Operacional (CCO) deverá ser a ferramenta gerenciadora de toda operação, tendo o seu funcionamento e utilização objetiva e prática na análise dos dados recebidos, possibilitando intervenções imediatas, seguras e sensatas para uma melhor prestação do serviço de transporte. Além disso ele deverá possibilitar ao gestor uma interface amigável, de rápido e fácil entendimento, de forma que em poucos segundos seja possível identificar irregularidades operacionais.

Caberá ao Órgão Gestor ou ao Agente Gerenciador, através da análise dos dados gerados pelo CCO, a validação da produção quilométrica diária para fins de remuneração das Concessionárias.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

4.6 Sistemas de Informações ao Usuário – SIU

Os sistemas de informações ao usuário serão implantados pelo Órgão Gestor, ou entidade por ele delegada – Agente Gerenciador, e serão disponibilizados a população em canais gratuitos, através dos seguintes tipos de sistemas:

- Sistema Mobile (Smartphone);
- Sistema Portal na internet.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

5 ANEXO III.D – PREMISSAS DE SERVIÇOS CONCORRENTES

O presente Anexo tem como objetivo principal apresentar as principais premissas referentes aos serviços concorrentes, que existem na fase inicial ou que irão existir na Fase de Operação Plena, e que foram considerados na elaboração dos Projetos Operacionais dos serviços elencados no Anexo II deste Edital.

Desta forma, caso a operação ou evolução de tais serviços incorra em aumento ou redução excessiva da demanda dos serviços contidos neste Edital (variações superiores a 15%), ensejando em desequilíbrio econômico-financeiro perceptível, fica o Poder Público responsável por garantir o reequilíbrio do sistema por meio de revisão e/ou reajuste da tarifa de remuneração acompanhada ou não de adequação operacional dos serviços.

Atualmente, o único serviço concorrente é o transporte intermunicipal entre Macapá e Santana. Esse serviço liga as duas cidades pelas Rodovias JK e Duca Serra, sendo a primeira a principal conexão.

Ao participarem da presente licitação, os licitantes e futuras Concessionárias declaram desde já terem ciência da atual ou futura existência dos serviços aqui apresentados, abrindo mão de qualquer pleito de reequilíbrio econômico financeiro decorrente da oferta de serviços aqui apresentados, nos parâmetros aqui estabelecidos ou acrescidos de até 15% com relação aos parâmetros aqui estabelecidos.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

6 ANEXO III.E - GESTÃO DE RISCOS DA CONCESSÃO

6.1 Definição de Risco no âmbito da Concessão e princípio de alocação

O risco em projetos de infraestrutura, é usualmente definido como “os acontecimentos que podem afetar a expectativa de retorno do investidor”. Para a Comissão Europeia, o risco é definido como “qualquer fator, evento ou influência que ameace a conclusão bem-sucedida de um projeto, em termos de prazo, custo ou qualidade”.

Neste Contrato de Concessão, podemos caracterizar o risco, em síntese, como “a ocorrência de um evento imprevisto ou de difícil previsão, que afete demasiadamente os encargos contratuais de uma ou de ambas as partes, afetando a rentabilidade do projeto, no caso da parte privada, ou a eficiência na realização dos objetivos, no caso da parte pública”.

É essencial ressaltar que, embora o termo “risco” esteja cotidianamente associado a aspectos negativos, para fins contratuais ele abrange tanto fatos excessivamente negativos como excessivamente positivos. Ou seja, quando se fala em “Risco de Demanda” por exemplo, isso abrange a possibilidade de a demanda ser significativamente mais baixa com relação ao previsto (o que prejudica a rentabilidade do contrato), como também a possibilidade de a demanda ser significativamente mais alta (trazendo um superávit extraordinário).

O **Princípio de Alocação de Risco** adotado na presente concessão segue a premissa mais moderna aplicada em concessões de infraestrutura, que recomenda que, uma vez que os riscos inerentes ao projeto tenham sido identificados, eles devem ser alocados entre os entes públicos e privados (concedente e Concessionárias), seguindo o princípio básico de que cada risco deve ser atribuído a quem tem melhor condição para administrá-lo, bem como a quem pode lidar com o risco no menor custo.

Mais uma vez, é importante ressaltar que, quem é responsável pelo Risco, assume suas consequências positivas e negativas. Por exemplo, se o risco de demanda baixa é assumido pela Concessionária, em caso de demanda alta o lucro advindo não será transferido para o Poder Público, mas sim, convertido em lucro e rentabilidade para a Concessionária.

6.2 Riscos identificados para a Concessão

No caso da presente Concessão, foram identificados os seguintes riscos, apresentados a seguir, e que foram alocados conforme Quadro apresentado ao final desta seção.

Em qualquer outro fator de risco que venha a ser identificado ao longo da vigência do contrato de concessão, a análise de seu impacto, e consequente mitigação, deve seguir o Princípio de Alocação de Risco estabelecido na Política Tarifária.

6.2.1 Compartilhamento do Risco Quantitativo da Demanda

Considerando que qualquer estimativa de demanda depende de diversos elementos, já citados, e que parte deles estão mais sob controle do Poder Público e parte deles está mais sob controle do Operador Privado, o modelo adotado para esta Concessão é um modelo de **Risco de Demanda Compartilhado**.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Neste modelo, o Poder Público apresenta uma **Estimativa de Demanda de Referência**, conforme apresentado nos dois Projetos Operacionais presente nos Anexos deste Edital, e que será utilizada como base para o compartilhamento do risco.

Caso a demanda real ultrapasse a faixa superior de forma significativa, sem ensejar necessidade de aumento equivalente da oferta (por exemplo, variação superior a 15%), o Poder Público deverá solicitar revisão da remuneração com vistas a produzir efeito de modicidade. Caso a demanda real seja menor do que faixa inferior, o Operador fica autorizado a, gradualmente, reduzir suas frequências e/ou ampliar sua rede de linhas alimentadoras próprias, com vistas a aumentar a capilaridade dos serviços.

Essas variações no Plano Operacional ocorrerão sempre mediante estudo específico, a ser aprovado pelo Poder Público em âmbito municipal, tendo em vista o impacto institucional e contratual que poderá ser gerado em função da interferência com os demais serviços de transporte.

6.2.2 *Desequilíbrio entre Tarifa Pública e Tarifa de Remuneração/km (superávit ou déficit tarifário)*

No novo modelo contratual, a Concessionária tem direito a reajustes periódicos anuais na Tarifa de Remuneração garantidos contratualmente. Ao mesmo tempo, a competência da fixação da Tarifa Pública é exclusiva do Poder Concedente, que pode a seu critério alterá-la em periodicidade ou valores distintos dos que serão aplicados para a Tarifa de Remuneração.

A Política Tarifária proposta apresenta como premissa básica o cálculo para que haja equilíbrio entre as duas, ou seja, a cada reajuste ou revisão da remuneração dos operadores, haverá um correspondente reajuste ou revisão da tarifa pública de forma que a arrecadação do sistema equilibre perfeitamente os custos do sistema (remuneração dos operadores; órgão gestor; custos de gerenciamento).

Considerando que quem tem controle sobre a definição da tarifa pública é o Poder Concedente, aloca-se a ele então esse risco. Cabe ao Poder Executivo municipal fazer cumprir a Lei 12.587/2012, e, em caso de déficits de arrecadação tarifária (tarifa pública arrecada menos que o total dos custos diretos do sistema) deve indicar receitas extratarifárias ou estabelecer subsídios tarifários que supram o déficit, bem como em caso de superávit tarifário (tarifa pública arrecada mais que o total dos custos diretos do sistema) a ele fica a competência de gerir essa receita superavitária, aplicando esse superávit no próprio sistema de transporte.

6.2.3 *Integração compulsória com linhas metropolitanas*

O presente risco diz respeito à possibilidade de Integração do sistema urbano municipal de Macapá com as linhas metropolitanas no novo sistema integrado, trazendo mais demanda para o sistema, mas com IPK mais baixo.

Como já apresentado no Projeto Básico, devido à não formalização de acordo regulatório entre o Governo do Amapá, as prefeituras das demais cidades da Região Metropolitana de Macapá, e a prefeitura municipal de Macapá, a presente licitação abrange exclusivamente as linhas municipais de Macapá, que apresentam um IPK médio melhor do que as linhas metropolitanas, que tem extensões mais longas, sem haver um adicional de renovação de passageiros equivalente.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Entretanto, existe uma expectativa de que essa integração aconteça, dentro do período da concessão. Nesse caso a Concessionária municipal de Macapá será obrigado a realizar essa integração.

Caso este cenário aconteça, após a integração das linhas e empresas metropolitanas ao novo sistema integrado, será realizado um monitoramento operacional por um período de 90 (noventa) dias, onde as novas empresas passarão a ser monitoradas pelo CCO do sistema, e, a partir dos dados reais atualizados, será realizada uma Revisão da Tarifa de Remuneração para equilibrar a variação causada no IPK.

6.2.4 *Demanda desviada para serviço concorrente*

A demanda poderá ser desviada para serviço concorrente autorizado pelo Poder Público, sendo esse risco compartilhado entre o ente Privado e o Poder Público.

Fica definido, que em caso de autorização, permissão ou concessão – por qualquer esfera pública – de serviços formais que afetem significativamente a demanda integrada ao SITPP, que este poderá ajustar sua operação implantando linhas locais, em regras e condições operacionais equivalentes, estabelecidas a cada caso, de forma a incentivar a concorrência saudável.

Destaca-se que as condições estabelecidas em edital devem ser respeitadas. Nesse sentido, caso não seja garantido o percentual mínimo de demanda do transporte público dentro da área de influência previamente estabelecida, fica garantido ao particular seu equilíbrio financeiro. Esse risco tem uma probabilidade ocasional e um impacto médio alto.

Em caso de impactos comprovadamente significativos causados por serviços concorrentes autorizados pelo Poder Público, a Concessionária poderá ajustar a sua operação, de forma a se adequar à nova demanda, em alternativa à revisão direta de remuneração.

6.2.5 *Variação de Preços de Mercado dos insumos de produção*

A fórmula contratual de reajuste paramétrico traz bastante segurança para a Concessionária, e tranquilidade para o órgão gestor, uma vez que não será mais necessário, a cada ano, realizar todo um levantamento de custos, e demonstração de índices de consumo e custeio, usualmente associados ao processo tradicional de cálculo tarifário pela metodologia clássica do GEIPOT. Os índices de mercado adotados refletem bem as variações inflacionárias dos custos gerais de produção, e permitem que as Concessionárias inclusive realizem esforços de otimização interna, ampliando ainda mais seus ganhos e rentabilidade contratual. Flutuações pontuais para mais em determinado parâmetro (ex. mão de obra) tendem a ser compensados por possíveis redução nos demais elementos de custos, tornando-se desnecessário a participação do Órgão Gestor na homologação e aferição de cada custo unitário individual.

Este risco é então alocado a Concessionária, uma vez que ele é o maior beneficiário de potenciais economias decorrentes dessa otimização.

Entretanto, sempre podem acontecer variações significativas do conjunto de custos individuais dos insumos e elementos de produção, com relação aos índices de Reajuste contratuais estabelecidos, que venham a impactar significativamente os custos de produção. Nesse caso, a mitigação se dará



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

pela realização de um processo extraordinário de revisão tarifária.

6.2.6 Transporte por aplicativo

Considerando que os serviços de transporte por aplicativo são serviços já regulamentados e pré-existent, considera-se que este risco está incluído nos itens 9.2.1 e 9.2.5, caracterizando-se em risco alocado a Concessionária.

6.2.7 Caso fortuito ou força maior

Nesta concessão aplica-se o princípio da ocorrência de eventos de Caso Fortuito ou de Força Maior.

Em caso de ocorrência deste tipo de evento, sendo este necessariamente de natureza imprevista e imprevisível, o risco será compartilhado entre as partes, sendo passível de revisão tarifária (para mais ou para menos, a depender do caso analisado), caso a Concessionária incorra em prejuízos insanáveis por meio de adequação operacional direta, que equilibre a variação ocorrida nos custos ou receitas.

6.2.8 Operação do sistema

Os riscos inerentes à Operação do Sistema e prestação dos serviços estabelecidos na presente concessão são alocados integralmente a Concessionária, não cabendo nenhum tipo de revisão ou reequilíbrio decorrente de fatos ou acidentes operacionais.

Enquadram-se nesta categoria, eventos como quebra de veículos, acidentes de trânsito, manutenção de terminais, manifestações populares, vandalismo, assaltos em veículos ou terminais, ou outros fatos de natureza semelhante.

6.2.9 Riscos de natureza tributária

Riscos de natureza tributária são caracterizados como risco de natureza compartilhada, sendo majoritariamente (mas não integralmente) alocada ao Poder Concedente.

Em caso de criação ou eliminação compulsória de taxas, tributos ou impostos, a remuneração da Concessionária será revisada para incorporação ou exclusão do referido custo. Entretanto, essa revisão acontecerá no momento do próximo Reajuste Tarifário.

Assim, considerando o interesse público e a modicidade tarifária para o usuário, a Concessionária irá absorver a diferença tributária apenas até o momento do próximo reajuste tarifário, quando então o ajuste será absorvido pela tarifa de remuneração.

6.2.10 Riscos de natureza tecnológica

Considerando que todos os elementos tecnológicos a serem utilizados na presente concessão serão estabelecidos pelo própria Concessionária, conforme Projeto Executivo a ser por ele apresentado, nos termos do Plano de Exploração da Concessão, considera-se que qualquer Risco de natureza Tecnológica é integralmente alocado a Concessionária, não cabendo qualquer revisão de remuneração, seja por acréscimo ou redução dos custos envolvidos.

6.2.11 Outros Riscos de Natureza Empresarial

São considerados riscos de Natureza Empresarial todos os riscos relativos aos aspectos de gestão



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

da empresa, segurança civil e acompanhamento do mercado, que não sofrem interferência direta da Administração Municipal.

Este risco é então alocado à Concessionária, uma vez que ele detém maior agilidade e acesso a ferramentas de informação e de gestão empresarial do que o Poder Público, bem como toda a autonomia empresarial inerente ao Direito Privado.

São identificados a seguir as principais situações que exemplificam os riscos empresariais (embora a relação não esgote o presente tema, valendo sempre a regra da definição geral).

- i. a não obtenção do retorno econômico previsto na PROPOSTA COMERCIAL por força de fatores já estabelecidos na presente Matriz de Risco da concessão;
- ii. a constatação superveniente de erros ou omissões na PROPOSTA DE PREÇOS da Concessionária ou nos levantamentos que as subsidiaram, inclusive aqueles divulgados pelo PODER CONCEDENTE;
- iii. a destruição, roubo, furto ou perda de BENS VINCULADOS À CONCESSÃO e de suas receitas;
- iv. a ocorrência de greves de empregados da Concessionária ou a interrupção ou falha do fornecimento de materiais ou serviços pelos seus contratados;
- v. a variação das taxas de câmbio;
- vi. a incidência de responsabilidade civil, administrativa, ambiental, tributária e criminal por fatos que possam ocorrer durante a prestação dos SERVIÇOS;
- vii. os custos gerados por condenações ou pelo acompanhamento de ações judiciais movidas por ou contra terceiros;
- viii. os riscos decorrentes da contratação de financiamentos;
- ix. a valorização ou depreciação dos BENS VINCULADOS À CONCESSÃO;
- x. a operação do *Bus Rapid Transit* – BRT;

6.2.12 Modificação Unilateral do poder público (Fato do Príncipe)

O princípio do Fato do Príncipe estabelece a possibilidade a qualquer tempo de Modificação Unilateral do poder público nas características do serviço prestado, que pode afetar os custos operacionais ou gerenciais para mais ou para menos. Isso pode incluir, entre outros aspectos operacionais, a criação de impostos e tributos inicialmente não previstos.

A doutrina estabelece que a responsabilidade pelo pagamento de indenização pelo governo responsável, no caso de paralisação temporária ou definitiva do trabalho, motivada por ato de autoridade municipal, estadual ou federal, ou pela promulgação de lei ou resolução que impossibilite a continuação da atividade.

Neste contexto, a Concessionária deverá elaborar estudo apresentando e demonstrando



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

comprovadamente o tamanho do impacto econômico-financeiro decorrente da ação pública unilateral, e fará jus à revisão da tarifa de remuneração.

6.2.13 Dano ambiental

Em caso de ocorrência de dano ambiental decorrente da prestação dos serviços concedidos, deverá ser analisada a situação em que se deu o dano.

Caso o dano tenha ocorrido por motivo imprevisto ou imprevisível, durante adequado cumprimento dos parâmetros estabelecidos pelo Poder público, e não tenha se devido a erro humano ou procedimental por parte da Concessionária ou seus prepostos – os custos e ressarcimentos serão compartilhados entre a Concessionária e o Poder Público em igual medida.

Caso o dano ocorra por descumprimento dos parâmetros estabelecidos pelo Poder público, ou seja, devido a erro humano ou procedimental por parte da Concessionária ou seus prepostos – neste caso os custos e ressarcimentos serão arcados integralmente pela Concessionária.

6.2.14 Dados referenciais

Conforme já apresentado em diversos pontos ao longo do Edital de licitação e seus anexos, a Concessionária é absolutamente responsável pelos números que embasam sua proposta.

Todos os dados apresentados pelo Poder Público, incluindo demanda, quantidade de linhas, extensão, frequência e IPK, entre outras premissas quantitativas, constituem apenas referência, pois, considerando o cenário brasileiro de queda acentuada de demanda, não existe garantia de demanda para a Concessionária, que tanto poderá vir a se desfazer de ativos que venham a se tornar excedentes em caso de queda de demanda, como poderá vir a ser necessário ampliar investimentos em caso de acréscimo significativo da demanda.

Assim, o presente risco é alocado integralmente aa Concessionária.

6.2.15 Quadro Geral de Alocação de Risco de Demanda (Matriz de Risco da Concessão)

O abaixo ilustra as probabilidades de ocorrência desses riscos e qual o impacto deles

Risco	Descrição	Alocação	Impacto	Probabilidade	Mitigação
Redução ou aumento da demanda	Redução ou aumento da demanda causado pelo desempenho da economia e/ou pela qualidade do serviço ofertado	Compartilhado	Médio/Alto	Ocasional	1. Adequação da oferta para a demanda manifesta. 2. Alocação de recursos para que o serviço se torne atrativo ao usuário. 3. Implantação de linhas alimentadoras.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Risco	Descrição	Alocação	Impacto	Probabilidade	Mitigação
Desequilíbrio Tarifário	A Arrecadação tarifária diverge do total de custos diretos do sistema, causando superávit ou déficit de arrecadação tarifária.	Público	Alto	Baixa	Aplicação da Lei 12.587/12: 1. Definição de receitas extratarifárias (incluindo possível subsídio municipal) em caso de déficit. 2. Regulamentação de fundo municipal (em caso de superávit). 3. Revisão tarifária (caso as opções acima não sejam aplicáveis).
Integração compulsória com linhas metropolitanas	Incorporação das linhas metropolitanas no novo sistema integrado, trazendo mais demanda para o sistema, mas com IPK mais baixo.	Compartilhado	Alto	Alta	- Adequação da oferta para equilibrar os custos operacionais à nova demanda manifesta, com participação das Concessionárias municipais e estaduais. - Revisão tarifária (para mais ou para menos, a depender da efetividade do reequilíbrio operacional).
Demanda desviada para serviço concorrente autorizado	Redução de demanda causado por desvio para serviço concorrente autorizado pelo Poder Público	Compartilhado	Médio/Alto	Ocasional	- Adequação da oferta para equilibrar os custos operacionais à nova demanda manifesta, com participação das Concessionárias municipais e estaduais. - Revisão tarifária (para mais ou para menos, a depender da efetividade do reequilíbrio operacional).



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Risco	Descrição	Alocação	Impacto	Probabilidade	Mitigação
Varição de Preços de Mercado dos insumos de produção	Variações significativas do conjunto de custos individuais dos insumos e elementos de produção, com relação aos índices de Reajuste contratuais	Privado	Médio	Baixa	1. Elaboração de estudo demonstrativo pela parte interessada. 2. Realização de processo extraordinário de Revisão da Remuneração contratual.
Transporte por aplicativo	Varição da demanda causada por ganho ou perda de passageiros de Transportes por Aplicativo regulamentados.	Privado	Baixo	Média	Adequação e otimização da oferta, reduzindo custos operacionais
Caso fortuito ou força maior	Varição da demanda ou custos operacionais causadas por fatos imprevistos ou imprevisíveis, fora do controle das partes	Compartilhado	Imprevisível	Baixa	1. Elaboração de estudo demonstrativo pela parte interessada. 2. Realização de processo extraordinário de Revisão da Remuneração contratual.
Operação do Sistema	eventos como quebra de veículos, acidentes de trânsito, manutenção de terminais, manifestações populares, vandalismo, assaltos em veículos ou terminais, ou outros fatos de natureza semelhante.	Privado	Baixo	Alta	Monitoramento da operação.
Riscos de Natureza Tecnológica	Riscos decorrentes das tecnologias adotadas na prestação dos serviços diretos e serviços conexos	Privado	Médio	Baixa	Cuidado no momento da elaboração do Projeto Executivo, de forma a se selecionar tecnologias e fornecedores



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

Risco	Descrição	Alocação	Impacto	Probabilidade	Mitigação
					consolidados no mercado, já adotados em outras cidades de porte semelhante.
Riscos de natureza empresarial	Riscos relativos aos aspectos de gestão da empresa e acompanhamento do mercado, que não sofrem interferência direta da Administração Municipal.	Privado	Médio	Médio	Manutenção de boas práticas de gestão empresarial e trabalhista, além do correto acompanhamento dos aspectos econômicos do mercado.
Modificação Unilateral do poder público	Modificação Unilateral do poder público que afete os custos para mais ou para menos (Fato do Príncipe)	Público	Médio	Baixa	Revisão tarifária (para mais ou para menos, conforme modificação unilateral).
Dano ambiental	Ocorrência de dano ambiental	Conforme análise	Baixo	Baixa	Conforme análise, caso a caso.
Dados referenciais	Identificação futura que os dados referenciais e projeções apresentados pelo Poder Concedente apresentam divergências	Privado	Médio	Médio	Adequação Operacional à demanda manifesta para equilíbrio dos custos à receita efetiva, nos termos estabelecidos no Plano de Exploração da Concessão.

Macapá/AP, 02 de fevereiro de 2023.


JOEL LOPES DOS SANTOS
Diretor de Transportes


WANDEMBERG ALMEIDA GOMES
Chefe da Divisão de Logística



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

ANEXO IV – MODELOS



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

MODELOS

MODELO 1 - CARTA DE CREDENCIAMENTO

MODELO 2 - DECLARAÇÃO DE CONHECIMENTO DOS TERMOS DO EDITAL

MODELO 3 - DECLARAÇÃO DE INEXISTÊNCIA DE IMPEDIMENTO

MODELO 4 - CARTA DE ENCAMINHAMENTO DE DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO

MODELO 5 - CARTA DE APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA COMERCIAL

MODELO 6 - COMPROMISSO DE NÃO EMPREGAR MENOR DE DEZOITO ANOS EM TRABALHO NOTURNO, PERIGOSO OU INSALUBRE E DE NÃO EMPREGAR MENOR DE DEZESSEIS ANOS

MODELO 7 - COMPROMISSO DE DISPONIBILIDADE DE PESSOAL

MODELO 8 - COMPROMISSO DE DISPONIBILIDADE DE FROTA PARA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS

MODELO 9 - DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO DE DISPONIBILIZAÇÃO DE GARAGEM E IMÓVEL

MODELO 10 – DECLARAÇÃO DE SEDE OU FILIAL EM MACAPÁ

MODELO 11 – DECLARAÇÃO DE ELABORAÇÃO INDEPENDENTE DE PROPOSTA



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

MODELO 1
CARTA DE CREDENCIAMENTO

À Companhia de Transportes e Trânsito de Macapá, à R. Minas Gerais, n. 32, Bairro Santa Rita - Macapá/AP, CEP 68.901-342.

Ref.: CONCORRÊNCIA PÚBLICA N. *******/CTMAC/2023

Lote de Serviços nº: *******

O (concorrente), (qualificação), por seu representante legal, em atendimento ao disposto no EDITAL, credencia perante VV. Sas. O Sr. _____ e, no seu impedimento, o Sr. _____ como representante qualificado e autorizado, com poderes necessários e suficientes para representar este Concorrente durante todo o processamento da licitação em referência, até a fase de adjudicação.

Atenciosamente,

Representante Legal

RG

CPF

- EM CASO DE CONSÓRCIO ESTE DOCUMENTO DEVERÁ SER ASSINADO PELO REPRESENTANTE LEGAL DO CONSÓRCIO
- DEVEM SER ANEXADOS AO PRESENTE OS DOCUMENTOS QUE CONFEREM PODERES DE REPRESENTAÇÃO AO RESPECTIVO SIGNATÁRIO



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

MODELO 2
DECLARAÇÃO DE CONHECIMENTO DOS TERMOS DO EDITAL

À Companhia de Transportes e Trânsito de Macapá, à R. Minas Gerais, n. 32, Bairro Santa Rita - Macapá/AP, CEP 68.901-342.

Ref.: CONCORRÊNCIA PÚBLICA N. *******/CTMAC/2023

Lote de Serviços nº: *******

O (concorrente), (qualificação), por seu representante legal, declara que recebeu toda a documentação referente à Concorrência em tela.

Compõem a documentação de que trata o presente o EDITAL de Concorrência e seus Anexos.

Declara, ainda, conhecer o inteiro teor do EDITAL, inclusive as manifestações de esclarecimento da **COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO** que lhe foram anexadas, com pleno conhecimento do seu conteúdo, estando de acordo com seus termos.

Atenciosamente,

Representante Legal

RG

CPF

- EM CASO DE CONSÓRCIO ESTE DOCUMENTO DEVERÁ SER ASSINADO PELO REPRESENTANTE LEGAL DO CONSÓRCIO
- DEVEM SER ANEXADOS AO PRESENTE OS DOCUMENTOS QUE CONFEREM PODERES DE REPRESENTAÇÃO AO RESPECTIVO SIGNATÁRIO



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

MODELO 3
DECLARAÇÃO DE INEXISTÊNCIA DE IMPEDIMENTO

À Companhia de Transportes e Trânsito de Macapá, à R. Minas Gerais, n. 32, Bairro Santa Rita - Macapá/AP, CEP 68.901-342.

Ref.: CONCORRÊNCIA PÚBLICA N. *******/CTMAC/2023

Lote de Serviços nº: *******

O (concorrente), (qualificação), por seu representante legal, declara, para os fins previstos no EDITAL, que este CONCORRENTE ou as empresas integrantes do CONSÓRCIO LICITANTE, não está(ão) impedida(s) de participar da presente licitação, destacando que:

a) não foi(ram) declarado(s) inidôneo(s) por ato da Administração Pública de qualquer nível federativo ou de suas autarquias, fundações, empresas públicas ou sociedades de economia mista;

b) não está(ão) impedido(s) de contratar com a administração pública de qualquer nível federativo ou com suas autarquias, fundações, empresas públicas ou sociedades de economia mista;

c) não foi(ram) apenado(s) com rescisão de contrato com a Administração Pública, quer por deficiência dos serviços prestados, quer pela prática de atos ilícitos ou outro motivo igualmente grave, no transcorrer dos últimos 5 (cinco) anos;

d) não sofreu(ram) condenação definitiva por praticarem, por meios dolosos, fraudes fiscais no recolhimento de quaisquer tributos;

e) não se encontra(m) em processo de Falência, Recuperação Judicial ou Extrajudicial.

Por ser verdade, firma(m) a presente, nos termos e sob as penas da Lei.

Atenciosamente,

Representante Legal

RG

CPF

- EM CASO DE CONSÓRCIO ESTE DOCUMENTO DEVERÁ SER ASSINADO PELO REPRESENTANTE LEGAL DO CONSÓRCIO
- DEVEM SER ANEXADOS AO PRESENTE OS DOCUMENTOS QUE CONFEREM PODERES DE REPRESENTAÇÃO AO RESPECTIVO SIGNATÁRIO



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

MODELO 4
CARTA DE ENCAMINHAMENTO DE DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO

À Companhia de Transportes e Trânsito de Macapá, à R. Minas Gerais, n. 32, Bairro Santa Rita - Macapá/AP, CEP 68.901-342.

Ref.: CONCORRÊNCIA PÚBLICA N. *******/CTMAC/2023

Lote de Serviços nº: *******

O (concorrente), (qualificação), por seu representante legal, encaminha a documentação de habilitação contendo: (enumerar documentação). Declara, ainda, que assume inteira responsabilidade por quaisquer erros ou omissões verificadas na referida documentação

Atenciosamente,

Representante Legal

RG

CPF

- EM CASO DE CONSÓRCIO ESTE DOCUMENTO DEVERÁ SER ASSINADO PELO REPRESENTANTE LEGAL DO CONSÓRCIO
- DEVEM SER ANEXADOS AO PRESENTE OS DOCUMENTOS QUE CONFEREM PODERES DE REPRESENTAÇÃO AO RESPECTIVO SIGNATÁRIO



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

MODELO 5
CARTA DE APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA COMERCIAL

À Companhia de Transportes e Trânsito de Macapá, à R. Minas Gerais, n. 32, Bairro Santa Rita - Macapá/AP, CEP 68.901-342.

Ref.: CONCORRÊNCIA PÚBLICA N. /CTMAC/2023

Lote de Serviços nº: *******

Prezados Senhores,

O consórcio (ou empresa) abaixo identificado(a) apresenta a seguir sua PROPOSTA COMERCIAL referente ao Lote de Serviços nº. ******* referenciada a ****** de ******** de 20******, relativa ao valor ofertado para tarifa de remuneração/km da CONCESSÃO.

VALOR DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO/KM: R\$XX,XX (VALOR POR EXTENSO)

O valor da tarifa de remuneração/km acima proposto corresponde a um desconto de xx,xx% (VALOR POR EXTENSO) sobre o valor de referência apresentado no Edital de Licitação para o Lote de serviços acima identificado.

ASSINATURA DO REPRESENTANTE LEGAL DA LICITANTE

(O VALOR DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO/KM proposto, bem como o DESCONTO DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO/KM MÁXIMA PREVISTA EM EDITAL deverão ser expressos em percentual com duas casas decimais, em algarismos e por extenso. Ocorrendo divergência entre os valores numéricos e por extenso, contidos na proposta, prevalecerá este último.)



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

MODELO 6
COMPROMISSO DE NÃO EMPREGAR MENOR DE DEZOITO ANOS EM TRABALHO
NOTURNO, PERIGOSO OU INSALUBRE E DE NÃO EMPREGAR MENOR DE DEZESSEIS
ANOS

À Companhia de Transportes e Trânsito de Macapá, à R. Minas Gerais, n. 32, Bairro Santa Rita - Macapá/AP, CEP 68.901-342.

Ref.: CONCORRÊNCIA PÚBLICA N. /CTMAC/2023

Lote de Serviços nº: *******

Prezados Senhores,

O (concorrente), (qualificação), por seu representante legal, declara que não emprega menor de dezoito anos em trabalho noturno, perigoso ou insalubre e de que não emprega menor de dezesseis anos, sob as penas da lei.

Atenciosamente,

Representante Legal

RG

CPF

- EM CASO DE CONSÓRCIO ESTE DOCUMENTO DEVERÁ SER ASSINADO PELO REPRESENTANTE LEGAL DO CONSÓRCIO
- DEVEM SER ANEXADOS AO PRESENTE OS DOCUMENTOS QUE CONFEREM PODERES DE REPRESENTAÇÃO AO RESPECTIVO SIGNATÁRIO



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

MODELO 7
COMPROMISSO DE DISPONIBILIDADE DE PESSOAL

À Companhia de Transportes e Trânsito de Macapá, à R. Minas Gerais, n. 32, Bairro Santa Rita - Macapá/AP, CEP 68.901-342.

Ref.: CONCORRÊNCIA PÚBLICA N. *******/CTMAC/2023

Lote de Serviços nº: *******

Prezados Senhores,

O (concorrente), (qualificação), por seu representante legal, declara para os fins previstos no EDITAL que o pessoal necessário à prestação dos SERVIÇOS estará à disposição para o início da operação dos serviços, consoante as exigências do EDITAL e seus ANEXOS.

Atenciosamente,

Representante Legal

RG

CPF

- EM CASO DE CONSÓRCIO ESTE DOCUMENTO DEVERÁ SER ASSINADO PELO REPRESENTANTE LEGAL DO CONSÓRCIO
- DEVEM SER ANEXADOS AO PRESENTE OS DOCUMENTOS QUE CONFEREM PODERES DE REPRESENTAÇÃO AO RESPECTIVO SIGNATÁRIO



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

MODELO 8
COMPROMISSO DE DISPONIBILIDADE DE FROTA PARA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS

À Companhia de Transportes e Trânsito de Macapá, à R. Minas Gerais, n. 32, Bairro Santa Rita - Macapá/AP, CEP 68.901-342.

Ref.: CONCORRÊNCIA PÚBLICA N. /CTMAC/2023

Lote de Serviços nº: ***

Prezados Senhores,

O (concorrente), (qualificação), por seu representante legal, declara que disponibilizará, até o início da operação dos SERVIÇOS, a frota necessária para o Lote de Serviços nº ***, emplacada no município de Macapá.

Atenciosamente,

Representante Legal

RG

CPF

- EM CASO DE CONSÓRCIO ESTE DOCUMENTO DEVERÁ SER ASSINADO PELO REPRESENTANTE LEGAL DO CONSÓRCIO
- DEVEM SER ANEXADOS AO PRESENTE OS DOCUMENTOS QUE CONFEREM PODERES DE REPRESENTAÇÃO AO RESPECTIVO SIGNATÁRIO



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

MODELO 9
DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO DE DISPONIBILIZAÇÃO DE GARAGEM E IMÓVEL

À Companhia de Transportes e Trânsito de Macapá, à R. Minas Gerais, n. 32, Bairro Santa Rita - Macapá/AP, CEP 68.901-342.

Ref.: CONCORRÊNCIA PÚBLICA N. *******/CTMAC/2023

Lote de Serviços nº: *******

Prezados Senhores,

O (concorrente), (qualificação), por seu representante legal, declara que disponibilizará imóvel(eis) destinado(s) à instalação de garagem(ns) para prestação dos SERVIÇOS, observadas as especificações mínimas fixadas no Edital e seus Anexos, dimensionada e localizada conforme a necessidade do Lote de Serviços nº *******.

Atenciosamente,

Representante Legal

RG

CPF

- EM CASO DE CONSÓRCIO ESTE DOCUMENTO DEVERÁ SER ASSINADO PELO REPRESENTANTE LEGAL DO CONSÓRCIO
- DEVEM SER ANEXADOS AO PRESENTE OS DOCUMENTOS QUE CONFEREM PODERES DE REPRESENTAÇÃO AO RESPECTIVO SIGNATÁRIO



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

MODELO 10
DECLARAÇÃO DE CONSTITUIÇÃO DE SEDE OU FILIAL EM MACAPÁ

À Companhia de Transportes e Trânsito de Macapá, à R. Minas Gerais, n. 32, Bairro Santa Rita - Macapá/AP, CEP 68.901-342.

Ref.: CONCORRÊNCIA PÚBLICA N. /CTMAC/2023

Lote de Serviços nº: *******

Prezados Senhores,

_____ (representante do licitante), portador da Cédula de Identidade RG no _____ e do CPF no _____, como representante devidamente constituído de _____ (identificação do licitante), inscrita no CNPJ no _____, doravante denominado (Licitante), para fins do disposto no Edital da presente Licitação, declara, sob as penas da lei, em especial o art. 299 do Código Penal Brasileiro, que sagre-se vencedora do certame, providenciará a instalação de uma filial ou representação no Município de Macapá, informando o responsável, endereço e telefone fixo para atender a quaisquer necessidades da CTMac, inclusive finais de semana e feriados, para casos excepcionais que porventura venham a ocorrer no contrato de prestação de serviços, no prazo máximo de 30 (trinta) dias após assinatura do Contrato, mantendo-a durante toda a sua vigência, a fim de realizar a eficaz supervisão e execução do Contrato, sob pena de rescisão contratual

Local, data

(assinatura do representante legal do Licitante)



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

MODELO 11
DECLARAÇÃO DE ELABORAÇÃO INDEPENDENTE DE PROPOSTA

À Companhia de Transportes e Trânsito de Macapá, à R. Minas Gerais, n. 32, Bairro Santa Rita - Macapá/AP, CEP 68.901-342.

Ref.: CONCORRÊNCIA PÚBLICA N. /CTMAC/2023

Lote de Serviços nº: *******

_____ (representante do licitante), portador da Cédula de Identidade RG no _____ e do CPF no _____, como representante devidamente constituído de _____ (identificação do licitante), inscrita no CNPJ no _____, doravante denominado (Licitante), para fins do disposto no Edital da presente Licitação, declara, sob as penas da lei, em especial o art. 299 do Código Penal Brasileiro, que:

(a) a proposta apresentada para participar da presente Licitação foi elaborada de maneira independente (pelo Licitante), e o conteúdo da proposta não foi, no todo ou em parte, direta ou indiretamente, informado, discutido ou recebido de qualquer outro participante potencial ou de fato da presente Licitação, por qualquer meio ou por qualquer pessoa;

(b) a intenção de apresentar a proposta elaborada para participar da presente Licitação não foi informada, discutida ou recebida de qualquer outro participante potencial ou de fato da presente Licitação, por qualquer meio ou por qualquer pessoa;

(c) que não tentou, por qualquer meio ou por qualquer pessoa, influir na decisão de qualquer outro participante potencial ou de fato da presente Licitação quanto a participar ou não da referida licitação;

(d) que o conteúdo da proposta apresentada para participar da presente Licitação não será, no todo ou em parte, direta ou indiretamente, comunicado ou discutido com qualquer outro participante potencial ou de fato da presente Licitação antes da adjudicação do objeto da referida licitação;

(e) que o conteúdo da proposta apresentada para participar da presente Licitação não foi, no todo ou em parte, direta ou indiretamente, informado, discutido ou recebido de qualquer integrante do órgão licitante antes da abertura oficial das propostas; e

(f) que está plenamente ciente do teor e da extensão desta declaração e que detém plenos poderes e informações para firma-la.

Município de _____, em ____ de _____ de _____

(assinatura do representante legal do Licitante)



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

MINUTA DE CONTRATO DE CONCESSÃO Nº *, ATRAVÉS DO QUAL O MUNICÍPIO DO MACAPÁ, POR INTERMÉDIO DA COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE DE MACAPÁ - CTMAC, DELEGA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO DO MUNICÍPIO DE AMAPÁ/AP.**

Aos dias *** do mês de *** do ano de ***, na (endereço), no Município do Macapá, através da Companhia de Trânsito e Transportes de Macapá – CTMAC, a seguir designado **PODER CONCEDENTE**, representado pelo Exm.º.*** consoante delegação do Decreto nº ***, de ***, e a empresa ***, estabelecida na rua ***, inscrita no CNPJ sob o n.º ***, a seguir designada **CONCESSIONÁRIA**, neste ato representada por *** assinam o presente **CONTRATO DE CONCESSÃO** em decorrência do resultado da licitação na modalidade **CONCORRÊNCIA N.º *****, realizada através do processo administrativo n.º ***, homologada por despacho do Exm.º. *** datado de ***. (fls. *** do processo) e publicado no Diário Oficial do Município de Macapá de ***.

CLÁUSULA PRIMEIRA (Legislação Aplicável)

- 1.1 O presente **CONTRATO DE CONCESSÃO** é decorrente de Concorrência que rege-se pela Lei Federal n. 8.666/1993 e alterações, Lei Federal n. 8.987/1995, Lei Federal n. 12.587/2012, Lei Complementar n. 123/2006, Lei Orgânica do Município de Macapá e demais normas aplicáveis, em especial as disposições contidas no Edital de Licitação, no Contrato de Concessão e seus Anexos. A **CONCESSIONÁRIA** declara conhecer todas essas normas e concorda em sujeitar-se às suas estipulações, sistema de penalidades e demais regras delas constantes ainda que não expressamente transcritas neste instrumento.
 - 1.1.1 Nos termos estabelecidos pela Lei Orgânica municipal, o Órgão Gestor do Sistema será a Companhia de Transportes e Trânsito de Macapá – CTMAC, ou outro órgão que por ventura vier a substituí-la com a devida regulamentação municipal, devendo o Concessionário acatar suas determinações e normativos.
- 1.2 O Edital da licitação na modalidade **CONCORRÊNCIA N. ____/CPCL/CCL/SEGOV/2023** e os respectivos **ANEXOS** constituem parte integrante e inseparável do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO**, tal como se nele estivessem integralmente transcritos.
- 1.3 Integram também o presente **CONTRATO DE CONCESSÃO**:
 - (i) A **PROPOSTA DE PREÇOS** apresentada pela **CONCESSIONÁRIA** na **CONCORRÊNCIA N.XXXXCPL/CCL/SEGOV/CTMAC/2019(ANEXO A)**
 - (ii) **CÓPIA AUTENTICADA DOS DOCUMENTOS SOCIETÁRIOS DA CONCESSIONÁRIA (ANEXO B)**
 - (iii) **CÓPIA AUTENTICADA DO INSTRUMENTO DE CONSTITUIÇÃO DO CONSÓRCIO (ANEXO C) - SE APLICÁVEL**

CLÁUSULA SEGUNDA (Objeto)

- 2.1 O presente **CONTRATO DE CONCESSÃO** tem por objeto a prestação dos Serviços de Transporte Público de Passageiros no Município de Macapá, conforme especificações estabelecidas nos Anexos ao Edital.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

- 2.2 Será selecionado um concessionário para cada Lote de Serviços referidos nos Anexos ao Edital de Licitação.
- 2.2.1 O presente contrato se refere especificamente à prestação dos serviços correspondentes ao Lote XXX e suas respectivas Áreas Principais de Operações, e outras alterações operacionais que venham a ser solicitadas pelo Órgão Gestor.
- 2.3 Os serviços a serem prestados em cada Área Principal de Operação são apresentados a seguir, sendo detalhadas no Projeto Básico, Projeto Operacional e Plano de Exploração da Concessão:
- 2.3.1 Prestação de serviços de transporte de passageiros, nas seguintes categorias:
- 2.3.1.1 Estrutural;
- 2.3.1.2 Convencional;
- 2.3.1.3 Local.

CLÁUSULA TERCEIRA (Prazo)

- 3.1 O prazo da concessão será de 20 (vinte) anos, contados a partir da data de publicação de extrato de Contrato de Concessão no Diário Oficial do Município de Macapá.
- 3.2 O prazo referido do subitem 3.1 poderá ser prorrogado, uma única vez, por novo período de 5 (cinco) anos, desde que atendidos os seguintes requisitos:
- I – Cumprimento regular pela **CONCESSIONÁRIA** das normas de operação dos serviços;
- II - Solicitação formal pela **CONCESSIONÁRIA**, com prazo mínimo de 180 (cento e oitenta) dias de antecedência da expiração da vigência do contrato, e não anterior a um ano;
- III – Apresentação, pela **CONCESSIONÁRIA**, de estudo de viabilidade técnica e econômica de prorrogação da concessão, da execução dos serviços e eventual impacto no valor da remuneração, para mais ou para menos;
- IV – Obter as notas exigidas na Avaliação de Desempenho;
- V – Demonstração de que a **CONCESSIONÁRIA** mantém todas condições de habilitação descritas neste Edital e seus Anexos.
- 3.3 A aferição dos requisitos mencionados nos incisos do item 3.2 será realizada com relação a cada um dos Lotes de Serviços e respectivos Concessionários individualmente considerados, de forma que a eventual prorrogação da concessão deferida a um dos Lotes de Serviços e respectivo concessionário não será necessariamente estendida aos demais.

CLÁUSULA QUARTA (Início da Operação dos Serviços e Período de Transição)

- 4.1 A **CONCESSIONÁRIA** deverá iniciar a operação dos **SERVIÇOS** no prazo de até 60 (sessenta) dias, a contar da data da assinatura do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO**, sob pena de perda do direito à concessão, sendo nesse caso chamadas as licitantes remanescentes, na ordem de classificação, para fazê-lo em igual prazo, a contar da data de sua convocação, e nas condições propostas pelo primeiro classificado.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

- 4.2 No período compreendido entre a data da assinatura do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO** e o início da operação dos **SERVIÇOS**, a **CONCESSIONÁRIA** não poderá praticar qualquer ato que possa direta ou indiretamente prejudicar o bom andamento dos atuais serviços de transporte coletivo por ônibus, envidando seus melhores esforços com a finalidade de não estabelecer condicionantes administrativas e operacionais para que não ocorra qualquer descontinuidade no atendimento à população.
- 4.3 A **CONCESSIONÁRIA** responderá perante o **PODER CONCEDENTE**, bem como, se for o caso, perante terceiros, usuários e/ou prestadores de serviços de transporte coletivo por ônibus a qualquer título, pelos danos decorrentes do descumprimento do disposto nos itens 4.1 e 4.2, sem prejuízo da imposição das demais penalidades cabíveis, e, ainda, da perda do direito à concessão, podendo ser chamados os licitantes remanescentes, a critério do **PODER CONCEDENTE**.
- 4.4 O prazo referido no item 4.1 e, em consequência, a data de início da operação dos serviços, poderá ser prorrogado a exclusivo critério do **PODER CONCEDENTE**.
- 4.5 A partir do início da operação dos **SERVIÇOS**, a **CONCESSIONÁRIA** deve iniciar o período de transição operacional, entre o sistema de transporte atual e o sistema de transporte estabelecido no Projeto Operacional, nos termos estabelecidos no Anexo II – Projeto Operacional, e Anexo III – Plano de Exploração da Concessão.
- 4.6 A Concessionária tem um prazo máximo de 6 (seis) meses a partir do início da operação, para que todos os serviços convencionais de transporte do Município de Macapá sejam gradualmente integrados, tarifária e operacionalmente, considerando também a possibilidade futura de integração com os serviços provenientes da Região Metropolitana de Macapá.

CLÁUSULA QUINTA (Tarifa de Remuneração dos Serviços e Tarifa Pública)

- 5.1 O concessionário será remunerado da seguinte forma:
- a) multiplicação de 100% do valor da tarifa de remuneração/km pela quilometragem de viagem válida e completa;
 - b) multiplicação de 70% do valor da tarifa de remuneração/km pela quilometragem de viagem parcial;
 - e
 - c) multiplicação de 100% do valor da tarifa de remuneração/km pela quilometragem morta improdutiva.
- 5.2 A Tarifa de Remuneração/km é estabelecida em sua **Proposta de Preços**.
- 5.2.1 Os operadores, em todos os serviços, serão remunerados em cada serviço operado, obedecendo os valores individuais de remuneração de cada serviço específico, quando assim regulamentado.
- 5.2.2 Para os casos de pagamento da tarifa em dinheiro no interior dos veículos, esta receita será retida pelo operador, mas meramente a título de antecipação de remuneração, sendo assim o operador será remunerado pela operação daquele dia, de acordo com valores estipulados neste **CONTRATO**, e o valor recebido antecipadamente nos veículos será descontado do valor total a receber.
- 5.2.3 O valor inicial da Tarifa de Remuneração/km é de R\$ X,XX (xxxxxxxxxx) para a prestação dos serviços correspondentes ao Lote XXX
- 5.3 O valor da tarifa de remuneração será reajustado anualmente, de forma paramétrica, ou na



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

periodicidade que vier a ser fixada na legislação, de acordo com os critérios estabelecidos no Contrato de Concessão, na CLÁUSULA SEXTA (do Reajuste da Remuneração).

- 5.4 Os valores de remuneração sofrerão processo de revisão no primeiro mês de janeiro após o prazo de um ano do estabelecimento do ferramental de controle eletrônico (CCO, CSO, bilhetagem eletrônica) estabelecidos no Anexo III – Plano de Exploração da Concessão, e a partir daí, sofrerão revisões ordinárias na periodicidade estabelecida no Contrato de Concessão, na CLÁUSULA SÉTIMA (Revisão da Remuneração).
- 5.5 A **CONCESSIONÁRIA** reconhece que o valor constante da presente Cláusula, em conjunto com as regras de **REAJUSTE** e **REVISÃO** da Remuneração, estabelecidas adiante no presente **CONTRATO DE CONCESSÃO** são suficientes para a adequada remuneração, independente de arrecadação de receita extraordinária, dos **SERVIÇOS**, amortização dos seus investimentos e retorno econômico, na conformidade de sua **PROPOSTA de PREÇOS**, não cabendo, portanto, qualquer espécie de reivindicação perante o **PODER CONCEDENTE**.
- 5.5.1 A **CONCESSIONÁRIA** reconhece também que sua **PROPOSTA de PREÇOS** contemplou todos os custos e riscos inerentes à operação, bem como em relação à eventual integração operacional do sistema.
- 5.6 Nos termos estabelecidos na Lei Federal 12.587/2012, e conforme detalhado nos Anexos do **Plano de Exploração da Concessão**, e também no da **Política Tarifária** do sistema de transportes, será adotada a separação entre a Remuneração dos serviços, estabelecida nessa cláusula contratual, e a arrecadação da Tarifa Pública dos serviços, a ser cobrada dos passageiros pagantes.
- 5.7 A **CONCESSIONÁRIA** não pode em nenhuma hipótese recusar usuários que gozem de gratuidade decorrente das normas aplicáveis, salvo caso esse transporte coloque em risco o transporte dos demais passageiros.
- 5.8 A fixação do valor das tarifas públicas é de competência do Poder Público.
- 5.8.1 A Tarifa Pública será calculada de forma a equilibrar os custos de operação e gestão do sistema, e deve considerar todos os passageiros transportados (pagantes, com desconto, integrados e gratuitos).
- 5.8.2 O concessionário não deverá ter participação nos processos de cálculo e estabelecimento das tarifas públicas, salvo se expressamente convidado pelo órgão gestor, especialmente no que se refere à prestação de esclarecimentos operacionais ou informações complementares.
- 5.9 Ainda nos termos da Lei Federal 12.587/2012, caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos e indicadas pelo poder público delegante. Já na ocorrência de superavit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema.
- 5.10 Os recursos advindos da arrecadação das tarifas cobradas dos usuários serão gerenciados em conta única do sistema de transporte, diretamente pelo Órgão Gestor, ou por entidade por este delegado ou autorizado – Agente Gerenciador.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

5.11 Sobre as receitas extraordinárias:

- 5.11.1** Serão revertidas parcialmente para modicidade da tarifa pública, conforme regulamento vigente e do Anexo do Plano de Exploração da Concessão.
- 5.11.2** Em virtude de especificidades econômicas e técnicas envolvidas na prestação do serviço de transporte de passageiros, ao agente econômico que por ventura seja concedida a exploração econômica do serviço de transporte de passageiros, primeiramente no Município de Macapá e futuramente podendo se integrar à Região Metropolitana de Macapá é facultado a oportunidade de auferir receitas acessórias ou extraordinárias em função da prestação de serviços acessórios que direta ou indiretamente se relacionam com serviço básico licitado.
- 5.11.3** De acordo com o Anexo do Plano de Exploração da Concessão, a CONCESSIONÁRIA possui a possibilidade de auferir os valores advindos das receitas extraordinárias, porém esta encontra-se contratualmente vinculada ao desempenho do operador.
- 5.11.4** Receita Extraordinária não é considerada Remuneração direta de serviços da concessão, e não será aplicada diretamente como fator para Revisão da Remuneração da CONCESSIONÁRIA. Entretanto, a parcela das Receitas Extraordinárias que venham a ser transferidas ao PODER PÚBLICO, em consonância com o processo de Avaliação de Desempenho do concessionário, será aplicada na Modicidade da Tarifa Pública (paga pelo usuário), na medida em que o PODER PÚBLICO regulamente essa receita como receita do Sistema de Transporte.
- 5.11.5** Principais Receitas Extraordinárias passíveis de exploração pela CONCESSIONÁRIA, que apresentem nível de serviço adequado, nos termos estabelecidos nas regras de Avaliação de Desempenho no âmbito do Anexo do Plano de Exploração da Concessão:
- 5.11.5.1** Exploração de publicidade em veículos (busdoor e propagandas internas);
- 5.11.5.2** Exploração comercial de serviços de transporte de passageiro diferenciados (seletivo ou turístico), com veículos diferenciado;
- 5.11.5.3** Exploração de serviços de fretamento e aluguel.
- 5.11.6** Regulamentação das receitas acessórias: Cada serviço que a CONCESSIONÁRIA pretenda explorar a título de receita extraordinária deve ser realizado mediante solicitação de autorização prévia ao ÓRGÃO GESTOR e é passível de regulamentação específica, para determinação da forma de aferição e rateio dos resultados, incluindo a parcela que será considerada na modicidade tarifária.

CLÁUSULA SEXTA (do Reajuste da Remuneração)

- 6.1** Será considerado REAJUSTE DA REMUNERAÇÃO a atualização monetária periódica dos valores de remuneração dos serviços de transporte, com vistas a reposição de perda inflacionária;
- 6.1.1** O Reajuste da remuneração será realizado anualmente com vistas a atualizar os valores dos insumos necessários à execução do serviço de transporte público, conforme fórmula paramétrica constante no presente contrato.
- 6.2** O valor das remunerações referidos no item 5.2.3 será reajustado anualmente, ou na periodicidade que vier a ser fixada na legislação, sempre de acordo com os seguintes parâmetros e pesos de ponderação:



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

- 6.2.1 Variação do Preço Médio do Diesel referente à Distribuidora para o Município de Macapá, obtido na ANP, com peso de 20%.
- 6.2.2 Variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor acumulado, calculado pelo IBGE, com peso de 55%.
- 6.2.3 Variação do Índice de Preços ao Produtor Amplo – IPA DI acumulado, calculado pela FGV, com peso de 25%.
- 6.3 A fórmula para cálculo do reajuste paramétrico anual é a seguinte:

$$R_c = R_o \cdot \left(1 + \left(0,20 \cdot \frac{OD_i - OD_o}{OD_o} + 0,55 \cdot \frac{INPC_i - INPC_o}{INPC_o} + 0,25 \cdot \frac{IPA_i - IPA_o}{IPA_o} \right) \right)$$

Onde:

R_c = Valor de remuneração reajustado

R_o = Valor de remuneração vigente

OD_i = Valor do Preço Médio do Diesel referente à Distribuidora para o Município de Macapá, obtido na ANP, relativo ao mês anterior à data de reajuste.

OD_o = Valor do Preço Médio do Diesel referente à Distribuidora para o Município de Macapá, obtido na ANP, relativo ao mês anterior ao último reajuste;

$INPC_i$ = Valor percentual do Índice Nacional de Preços ao Consumidor acumulado, calculado pelo IBGE, relativo ao mês anterior à data de reajuste;

$INPC_o$ = Valor percentual do Índice Nacional de Preços ao Consumidor acumulado, calculado pelo IBGE, relativo ao mês anterior ao último reajuste;

IPA_i = Valor percentual do Índice de Preços ao Produtor Amplo – IPA DI acumulado, calculado pela FGV, relativo ao mês anterior à data de reajuste;

IPA_o = Valor percentual do Índice de Preços ao Produtor Amplo – IPA DI acumulado, calculado pela FGV, relativo ao mês anterior ao último reajuste;

- 6.3.1 O reajuste da remuneração será homologado pelo **PODER CONCEDENTE**, que o publicará no Diário Oficial do Município.
- 6.4 O primeiro reajuste ocorrerá no mês de janeiro subsequente aos primeiros 12 (doze) meses de operação. A partir daí, sempre no mês de janeiro, ocorrerão os reajustes de remuneração.
- 6.5 Variação individual dos custos de qualquer item de insumo não enseja direito da **CONCESSIONÁRIA** em reajustar o valor de remuneração por passageiro transportado.

CLÁUSULA SÉTIMA (Revisão da Remuneração)

- 7.1 Será considerado como **REVISÃO DA REMUNERAÇÃO**, a revisão detalhada dos itens de pagamento, correspondendo a uma análise completa para reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, ocorrendo de forma ordinária a cada 4 anos.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

- 7.2 Extraordinariamente, uma vez decorrido o prazo de 12 (doze) meses a contar do vencimento do prazo fixado para início da operação dos serviços previsto no item 4.1, o **PODER CONCEDENTE** realizará processo ordinário de revisão da tarifa de remuneração com o objetivo de rever seu valor em função da verificação da produtividade e eficiência na prestação dos **SERVIÇOS** pela **CONCESSIONÁRIA**.
- 7.2.1 A aplicação do valor revisado terá efeito a partir do mês de janeiro do ano subsequente.
- 7.3 Novos processos de revisão da remuneração de que trata o item 7.1 serão instaurados de forma ordinária a cada 4 (quatro) anos, a contar da data em que entrar em vigor a remuneração resultante do processo de revisão em imediatamente anterior, ou de forma extraordinária, a qualquer tempo, por solicitação de qualquer das partes.
- 7.3.1 Em ano de revisão ordinária não haverá reajuste de remuneração.
- 7.3.2 A aplicação do valor revisado será aplicada sempre a partir do mês de janeiro do ano subsequente.
- 7.4 O processo de revisão da remuneração será regulamentado pelo **PODER CONCEDENTE**.
- 7.5 Será facultado à **CONCESSIONÁRIA** participar do processo de revisão da remuneração por meio da juntada de alegações, laudos técnicos, financeiros e econômicos, bem como pela participação em audiências e consultas públicas eventualmente realizadas.
- 7.6 Supervenientemente à assinatura do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO**, a **CONCESSIONÁRIA** não poderá invocar alterações regulamentares ou operacionais para demandar a sua revisão.
- 7.7 Cabe a qualquer das partes a iniciativa no procedimento de revisão extraordinária do equilíbrio econômico-financeiro do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO**.
- 7.8 A omissão da parte prejudicada em solicitar a revisão da remuneração do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO** importará em renúncia desse direito após o prazo de 5 (cinco) anos contados a partir do evento que der causa ao desequilíbrio.
- 7.9 O **PODER CONCEDENTE** procederá de ofício à abertura de processo de revisão da remuneração do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO**, juntando aos autos os elementos que possui para demonstrar o desequilíbrio e ouvindo, em seguida, a **CONCESSIONÁRIA**.
- 7.10 A **CONCESSIONÁRIA** poderá solicitar a revisão da remuneração do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO**, por meio de requerimento fundamentado, no qual fique claramente exposta a natureza do evento que deu origem ao pleito, suas origens e sua inclusão no rol dos eventos relacionados no item 8.3.
- 7.11 O requerimento será obrigatoriamente instruído com relatório técnico ou laudo pericial que demonstre o desequilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO DE CONCESSÃO**, sob pena de não conhecimento.
- 7.12 Recebido o requerimento ou a defesa da **CONCESSIONÁRIA**, o **PODER CONCEDENTE** decidirá, motivadamente, sobre a revisão da remuneração do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO**, decisão esta que terá autoexecutoriedade, obrigando as partes, independentemente de decisão judicial.
- 7.13 Constatada a necessidade de revisão da remuneração vigente, a execução da revisão do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO** pode ser implementada pelos seguintes mecanismos, a critério do **PODER**



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

CONCEDENTE:

- (i) adequação do plano operacional vigente para compatibilizar a oferta de serviços à demanda manifesta;
- (ii) revisão geral dos valores de remuneração;
- (iii) redução dos encargos da **CONCESSIONÁRIA** sem redução de qualidade;
- (iv) alteração do prazo do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO**;
- (v) indenização.

7.14 As partes poderão, ainda, caso haja consenso, optar, em alternativa à revisão da remuneração do contrato, pela sua extinção ou pela adoção de outras soluções que envolvam alteração das obrigações da **CONCESSIONÁRIA**.

7.15 A **CONCESSIONÁRIA** reconhece que a Tarifa de Remuneração estabelecida na sua Proposta Comercial vencedora, em conjunto com os mecanismos de reajuste e revisão das remunerações aqui estabelecidos, são suficientes para a manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro.

7.16 A **CONCESSIONÁRIA** reconhece que a receita anual é suficiente para cobrir os custos operacionais incorridos na prestação do serviço e remunerar adequadamente o capital investido, ao longo do período da prestação dos serviços. Assim, na medida em que as regras de Reajuste da remuneração têm a função de atualizar monetariamente a remuneração do concessionário, as regras de Revisão da remuneração têm a finalidade de preservar, ao longo do tempo, o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato sobre fatos e condições imprevistos.

CLÁUSULA OITAVA (Equilíbrio Econômico-Financeiro)

- 8.1 Considera-se, para todos os fins, que a manutenção integral das condições estabelecidas no **EDITAL** e nos respectivos **ANEXOS** constituem o equilíbrio econômico-financeiro inicial do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO**, especialmente no tocante às cláusulas de Reajuste e Revisão da remuneração dos serviços, e as cláusulas de gestão de riscos.
- 8.2 Observados os pressupostos estabelecidos na legislação aplicável, bem como no **EDITAL** e em seus **ANEXOS** e no presente instrumento e respectivos **ANEXOS**, a remuneração estabelecida no **CONTRATO DE CONCESSÃO** será objeto de revisão caso ocorra desequilíbrio significativo na sua equação econômico-financeiro.
- 8.2.1 Será considerado desequilíbrio significativo aquele que trazer variações de rentabilidade superior a 15%, para mais ou para menos, e não possa ser reequilibrado por medidas de adequação operacional.
- 8.2.2 Sempre que possível, a correção do desequilíbrio deve ser obtida por meio de adequação na oferta (alteração na categoria de serviço prestado, ampliação ou redução de horários ofertados para se adequar à demanda manifesta, ou outras opções equivalentes).
- 8.2.3 A demonstração do desequilíbrio significativo deverá ser apresentada e demonstrada pela **CONCESSIONÁRIA**, em conjunto com as propostas de adequação operacional possíveis.
- 8.3 São pré-requisitos essenciais para fundamentar eventual reequilíbrio econômico-financeiro do



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

presente **CONTRATO DE CONCESSÃO** eventos que sejam: (i) extraordinários; (ii) imprevisíveis; (iii) estranhos à vontade das partes; (iii) inevitáveis; e (iv) capazes de gerar desequilíbrio na equação econômico-financeira do **CONTRATO DE CONCESSÃO**.

8.4 São riscos assumidos pela **CONCESSIONÁRIA**, que **NÃO** ensejam a revisão da **REMUNERAÇÃO** do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO** todos aqueles relacionados com a álea empresarial da **CONCESSIONÁRIA** e, especialmente:

(i) a não obtenção do retorno econômico previsto na PROPOSTA de PREÇOS por força de fatores distintos dos previstos nos itens 8.3 e 8.4;

(ii) a constatação superveniente de erros ou omissões nas PROPOSTAS (ANEXOS A e B) da **CONCESSIONÁRIA** ou nos levantamentos que as subsidiaram, inclusive aqueles divulgados pelo **PODER CONCEDENTE**;

(iii) a destruição, roubo, furto ou perda de BENS VINCULADOS À CONCESSÃO e de suas receitas;

(iv) a ocorrência de greves de empregados da **CONCESSIONÁRIA** ou a interrupção ou falha do fornecimento de materiais ou serviços pelos seus contratados;

(v) a variação das taxas de câmbio;

(vi) a incidência de responsabilidade civil, administrativa, ambiental, tributária e criminal por fatos que possam ocorrer durante a prestação dos SERVIÇOS;

(vii) os custos gerados por condenações ou pelo acompanhamento de ações judiciais movidas por ou contra terceiros;

(viii) os riscos decorrentes da contratação de financiamentos;

(ix) a valorização ou depreciação dos BENS VINCULADOS À CONCESSÃO;

(x) a implementação de alterações nos serviços e modificações nos itens operacionais relacionados aos serviços impostas pelo Poder Público.

8.5 A **CONCESSIONÁRIA** declara:

(i) ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos na concessão e;

(ii) ter levado esses riscos em consideração na formulação de sua PROPOSTA de PREÇOS.

8.6 A **CONCESSIONÁRIA** não terá direito adquirido à estrutura ou ao conteúdo regulamentar ou ao esquema operacional vigentes no momento da assinatura do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO**.

CLÁUSULA NONA (Garantia Contratual)

9.1 A **CONCESSIONÁRIA** prestou garantia na modalidade de ***, observados os termos do **EDITAL**, no valor de R\$ ***, equivalente a 1% (um por cento) do Valor Estimado do Contrato (CLÁUSULA DÉCIMA SÉTIMA (Valores))

9.2 O valor da garantia poderá ser utilizado para, dentre outros objetivos, realizar, em favor do **PODER CONCEDENTE**, o pagamento de penalidades e verbas indenizatórias devidos pela **CONCESSIONÁRIA**.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

- 9.2.1 Se no prazo de 3 (três) dias úteis, contado da ciência da **CONCESSIONÁRIA**, não for feita a prova do recolhimento de eventual penalidade ou verba indenizatória, promover-se-ão as medidas necessárias ao desconto da garantia.
- 9.2.2 Caso o valor da garantia não seja suficiente para o pagamento das penalidades ou verbas indenizatórias, a **CONCESSIONÁRIA** permanecerá pessoalmente responsável pela diferença.
- 9.3 Na hipótese da execução da garantia, a **CONCESSIONÁRIA** deverá repô-la nos níveis estabelecidos nesta cláusula.
- 9.4 A garantia contratual só será liberada ou restituída após o integral e satisfatório cumprimento do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO**, mediante ato liberatório do **PODER CONCEDENTE**, e, quando em dinheiro, atualizada monetariamente, podendo ser retida, se necessário, para quitar eventuais obrigações da **CONCESSIONÁRIA**.

CLÁUSULA DÉCIMA (Direitos e Obrigações do PODER CONCEDENTE)

- 10.1 Constituem direitos do Poder Público, sem prejuízo de outros previstos na legislação aplicável:

- I – Regular os serviços e fiscalizar permanentemente sua prestação;
- II - Determinar alterações nos serviços, modificando itens operacionais relacionados aos mesmos com a finalidade de melhor atender ao interesse público;
- III – zelar pela boa qualidade dos serviços com base nos princípios da licitação, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários e dos prestadores de serviços, permissionários ou concessionários;
- IV – Exigir o constante aperfeiçoamento técnico, tecnológico e operacional dos serviços;
- V – Garantir a oferta da prestação do serviço aos usuários, incluindo a possibilidade de intervenção;
- VI - auditar a qualquer tempo as contas dos concessionários, individualmente ou em conjunto;
- VII - exigir a implantação de elementos de governança empresarial em concessionários que não estejam atendendo os índices de desempenho operacional, e;
- VIII – transferir a qualquer tempo a gestão e/ou fiscalização dos serviços e contratos decorrentes do presente edital a Órgão Gestor Metropolitano que eventualmente venha a ser formalmente criado, respeitando-se as legislações municipais e estaduais cabíveis.

- 10.2 Constituem obrigações do Poder Público, sem prejuízo de outros previstos na legislação aplicável:

- I - Assegurar aos concessionários as condições necessárias ao exercício da concessão e garantir os direitos dos concessionários, em especial garantir a remuneração pelo serviço efetivamente prestado, e na preservação das participações de mercado, devendo proceder com as devidas Revisões da remuneração, sempre que houver desequilíbrio significativo, nos termos estabelecidos na CLÁUSULA OITAVA (Equilíbrio Econômico-Financeiro) e no Plano de Exploração da Concessão.
- II – Analisar pleitos e propostas de evoluções técnico-operacionais ou implantação de novos serviços,



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

e dar retorno em até 30 dias corridos após o estudo/proposta ser protocolado pela **CONCESSIONÁRIA**.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA (Direitos e Obrigações da CONCESSIONÁRIA)

11.1 Constituem direitos da **CONCESSIONÁRIA**, sem prejuízo de outros previstos na legislação aplicável:

I – Receber remuneração equivalente para cada passageiro efetivo transportado de forma adequada relativa à prestação dos serviços nos termos da legislação e normas regulamentares aplicáveis;

I.A – Será considerado como transporte adequado apenas o passageiro transportado em viagem concluída;

I.B – Será considerada viagem concluída aquela cuja conclusão for aferida por sistema de monitoramento eletrônico adotado pelo Poder Público, ou outra forma de aferição a ser regulamentada.

II – ter mantida a equação econômico-financeira do contrato ao longo de sua operação de acordo com a legislação e normas aplicáveis;

III – peticionar ao Poder Público sobre assuntos pertinentes à operação dos serviços.

IV - Apresentar propostas de evolução e melhorias técnico-operacionais nos serviços delegados, submetendo-as ao Órgão Gestor na forma de estudos e projetos técnicos, que poderá ou não as acatar mediante avaliação do impacto na eficiência operacional, modicidade tarifária e interesse público.

IV - Apresentar propostas de implantação de novos serviços vinculados à Concessão, que possam ser enquadrados como novas Categorias de Serviços, fazendo jus a remuneração específica por passageiro transportado, submetendo-as ao Órgão Gestor na forma de estudos e projetos técnicos, que poderá ou não as acatar mediante avaliação do impacto na eficiência operacional, modicidade tarifária e interesse público.

V - Apresentar propostas de implantação de novos serviços vinculados à Concessão, que possam ser enquadrados com Receitas Extraordinárias, submetendo-as ao Órgão Gestor na forma de estudos e projetos técnicos, que poderá ou não as acatar mediante avaliação do impacto na eficiência operacional, modicidade tarifária e interesse público.

11.2 Constituem obrigações da **CONCESSIONÁRIA**, sem prejuízo de outras previstas na legislação aplicável e nos **ANEXOS** ao **EDITAL** e ao presente **CONTRATO DE CONCESSÃO**:

I – cumprir e fazer cumprir fielmente as disposições do edital da licitação e respectivos anexos, bem como da legislação aplicável, mantendo durante toda a vigência da concessão as condições de habilitação e qualificação exigidas nos citados instrumentos;

II - operar os serviços de forma a garantir a sua regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, conforto, cortesia, modicidade tarifária e comodidade defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários, na forma da lei e normas regulamentares;

III - cumprir as regras de operação e arrecadação baixadas pelo Poder Público;

IV – fornecer, de forma eletrônica, e através de qualquer protocolo de transmissão a ser definido pelo Poder Público, dados operacionais e dados da arrecadação para o Poder Público ou órgão a ele



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

delegado, nos termos do Anexo III do Edital;

V – promover o constante aperfeiçoamento técnico e operacional dos serviços, bem como a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas utilizados, com vistas a assegurar eficiência máxima na qualidade do serviço;

VI - operar somente com pessoal devidamente uniformizado, capacitado, treinado, habilitado e devidamente cadastrado, portando documentos de identificação, com observância das normas municipais aplicáveis, bem como da legislação trabalhista, previdenciária, securitária, de segurança e medicina do trabalho;

VII - contar com quadro pessoal próprio de empregados, realizando contratações, inclusive de mão de obra, com observância das normas de direito privado e trabalhista, não havendo qualquer relação ou vínculo jurídico entre terceiros contratados pelo particular e o Poder Público;

VIII - responder pelo correto comportamento e eficiência de seu pessoal;

IX - adequar as instalações, equipamentos e sistemas utilizados às necessidades do serviço, guardando-os, conservando-os, e mantendo-os em perfeitas condições, de acordo com as especificações dos serviços e as normas técnicas aplicáveis;

X - prestar contas diariamente, de forma eletrônica, e mensalmente, em relatório impresso ao Poder Público, com observância das normas aplicáveis;

XI - permitir o livre acesso da fiscalização e auditoria instituídas pelo Poder Público, prestando todas as informações solicitadas;

XII - manter sua escrituração contábil sempre atualizada e à disposição da fiscalização, publicando o respectivo balanço social anualmente;

XIII - cumprir pontualmente todas as suas obrigações fiscais, trabalhistas, previdenciárias, securitárias, de cadastro de pessoal e demais obrigações legais ou regulamentares, mantendo a documentação pertinente à disposição da fiscalização;

XIV - arcar com todas as despesas necessárias à fiel prestação dos serviços;

XV - responder por eventuais danos ou prejuízos causados, por si ou por seus empregados, agentes ou prepostos, a terceiros em decorrência da operação dos serviços, sem que a fiscalização exercida pelo Poder Público exclua ou atenuie essa responsabilidade;

XVI - ressarcir o Município por quaisquer danos ou prejuízos causados pela concessionária decorrentes da operação dos serviços, sem que a fiscalização exercida pelo Poder Público exclua ou atenuie essa responsabilidade;

XVII - garantir a segurança do transporte, bem como a integridade física e o conforto dos usuários;

XVIII – prestar assistência e informações aos usuários e à população em geral sobre a operação dos serviços, especialmente no que se refere ao valor da tarifa, que deverá ser afixada em local estabelecido pelo Poder Público;

XIX - acatar as determinações do Poder Público no que se refere à adoção de esquemas especiais de trânsito, zelando por sua divulgação aos usuários dos serviços;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

XX – Acatar e cumprir fielmente, sem prejuízo à operação dos serviços, todas as normas baixadas pelo Poder Público;

XXI – cooperar com a Companhia de Trânsito e Transporte de Macapá – CTMAC no desenvolvimento tecnológico do serviço no Município de Macapá;

XXIII - tratar os usuários dos serviços e o público em geral com urbanidade e educação;

XXIV - não fazer uso de equipamento sonoro, salvo quando autorizado pelo Poder Público;

XXV - assegurar a fiel observância dos direitos dos usuários dos serviços;

XXVI - substituir, no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas, a contar do recebimento de comunicação escrita do Poder Público nesse sentido, qualquer funcionário, empregado, auxiliar, preposto, subcontratado ou qualquer terceiro contratado para operação dos serviços, que esteja infringindo as normas regulamentares ou qualquer disposição legal aplicável à concessão;

XXVII – manter o Poder Público permanentemente informado sobre os funcionários cadastrados para prestação dos serviços concedidos;

XXVIII – buscar a constante expansão do número de passageiros servidos pela concessionária, bem como a ampliação e a modernização dos bens vinculados à concessão, para adequado atendimento da demanda atual e futura, respeitando as prioridades de cada Área de Operação;

XXIX – zelar pela perfeita manutenção dos bens vinculados à concessão;

XXX – manter serviço de sugestões e reclamações à disposição dos usuários, capaz de atender suficientemente à demanda de reclamações e pedidos que lhe forem dirigidos;

XXXI – autuar e processar as reclamações feitas pelos usuários a respeito dos serviços, de modo a respondê-las motivadamente no prazo máximo de 15 (quinze) dias, adotando as providências que se fizerem necessárias;

XXXII – transmitir as reclamações autuadas e processadas ao Poder Público por meio de relatórios mensais, que deverão conter as respostas fornecidas e as providências adotadas e, ainda, informações das companhias telefônicas sobre eventuais ligações não atendidas;

XXXIII – implementar, nos prazos estabelecidos, as alterações nos serviços e modificações nos itens operacionais relacionados aos serviços impostas pelo Poder Público;

XXXIV – buscar, em conjunto com o Poder Concedente, soluções tecnológicas e operacionais que promovam a sustentabilidade ambiental do serviço.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA (Sanções)

12.1 Pela inexecução total ou parcial do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO**, bem como pelo descumprimento de qualquer de suas cláusulas e, ainda, das obrigações decorrentes do **EDITAL** e dos respectivos **ANEXOS**, do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO** e respectivos **ANEXOS** – com ênfase nos dispositivos de Avaliação de Desempenho - e ainda dos eventuais **ACORDOS OPERACIONAIS** a serem firmados, o **PODER CONCEDENTE**, através da Companhia de Trânsito e Transportes de Macapá – CTMAC, poderá aplicar, dentro dos limites e critérios fixados na presente Cláusula, as sanções referidas no item 12.2, proporcionalmente à gravidade da infração cometida, garantida a prévia



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

defesa, sem prejuízo da adoção das demais providências cabíveis.

12.2 As sanções de que trata o item 12.1 são as relacionadas a seguir:

12.2.1 Advertência;

12.2.2 Multa de mora de 0,01% (um centésimo por cento) por dia útil sobre o Valor Estimado do Contrato (item 17.1) referente ao respectivo **Lote de Serviços**, até o período máximo de 30 (trinta) dias úteis;

12.2.3 Multa de mora de 0,1% (um décimo por cento) por dia útil sobre o Valor Estimado do Contrato (item 17.1) referente ao respectivo **Lote de Serviços**, pelo período subsequente de 30 (trinta) dias úteis;

12.2.4 Multa de 1% (um por cento) sobre o Valor Estimado do Contrato (item 17.1) referente ao respectivo **Lote de Serviços**, após esgotado o prazo fixado no subitem anterior;

12.2.5 Suspensão temporária de participação em licitação, ou impedimento de contratar com a Administração por prazo não superior a 2 (dois) anos;

12.2.6 Declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública.

12.3 A advertência será aplicada nos casos de infração leve e média.

12.4 As multas, assim como a suspensão temporária de participação em licitação e a declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública, serão aplicadas nos casos de reincidência e de infração grave, assim entendida aquela cuja gravidade afete a prestação do **SERVIÇO** objeto deste Contrato.

12.5 Na definição da gravidade da infração, na fixação da sanção aplicável e na eventual cumulação das sanções correspondentes, o **PODER CONCEDENTE** observará as seguintes circunstâncias, dentre outras que entender pertinentes:

(i) a proporcionalidade entre a intensidade da sanção e a gravidade da inadimplência, inclusive quanto ao número dos usuários atingidos;

(ii) os danos resultantes da inadimplência para os serviços e para os usuários;

(iii) a vantagem auferida pela **CONCESSIONÁRIA** em virtude da inadimplência verificada;

(iv) os antecedentes da **CONCESSIONÁRIA**;

(v) a reincidência específica, assim entendida a repetição de falta de igual natureza após o recebimento de notificação anterior, no prazo de 1 (um) ano, contado da notificação do ato de instauração do processo; e

(vi) as circunstâncias gerais agravantes ou atenuantes da situação, conforme entender o **PODER CONCEDENTE**.

12.6 As multas não terão caráter compensatório ou indenizatório e serão, assim como as demais sanções, aplicadas sem prejuízo da responsabilidade administrativa, civil ou criminal da concessionária.

12.7 As multas poderão ser executadas por meio da execução da garantia contratual.

12.8 As sanções estabelecidas nos subitens 12.2.4 e 12.2.5 são da competência da Companhia de Trânsito



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

e Transportes de Macapá – CTMAC.

- 12.9 A autuação, aplicação ou cumprimento de sanção não desobrigam a **CONCESSIONÁRIA** de corrigir a falta correspondente.
- 12.10 A **CONCESSIONÁRIA** manifesta expressamente neste ato sua concordância em se submeter às sanções impostas pelo **PODER CONCEDENTE**, através da instauração do devido processo legal, com fundamento na legislação, nos regulamentos vigentes, bem como nas suas futuras alterações.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA (Recursos)

- 13.1 Contra as decisões que resultarem penalidade, a **CONCESSIONÁRIA** poderá apresentar:

I – Recurso, no prazo de 5 (cinco) dias úteis a contar da intimação do ato ou da lavratura da ata, nos casos de:

- a) Caducidade;
- b) Intervenção;
- c) Encampação;
- d) Nulidade;
- e) Aplicação das penas de advertência ou de multa.

II. Representação, no prazo de 5 (cinco) dias úteis da intimação da decisão relacionada com o objeto do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO**, de que não caiba recurso hierárquico.

III. Pedido de Reconsideração, de decisão de Companhia de Trânsito e Transportes de Macapá – CTMAC, no prazo de 10 (dez) dias úteis da intimação do ato.

- 13.2 A intimação dos atos referidos nos incisos I, II e III será feita mediante publicação na imprensa oficial.
- 13.3 A autoridade competente poderá, motivadamente e presentes as razões de interesse público, atribuir eficácia suspensiva aos recursos.
- 13.4 O recurso será dirigido à autoridade superior, por intermédio da que praticou o ato recorrido, a qual poderá reconsiderar sua decisão, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, ou, nesse mesmo prazo, fazê-lo subir, dentro do prazo de 5(cinco) dias úteis, contado do recebimento do recurso, sob pena de responsabilidade.
- 13.5 Nenhum prazo de recurso, representação ou pedido de reconsideração se inicia ou corre sem que os autos do processo estejam com vista franqueada ao interessado.

CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA (Intervenção)

- 14.1 O Poder Público poderá intervir na concessão com observância dos requisitos fixados nas normas legais e regulamentares aplicáveis, e ainda em conformidade com o estabelecido no processo de Avaliação de Desempenho.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA (Extinção da Concessão)

15.1 A extinção da concessão será regida pelas normas legais e regulamentares aplicáveis, especialmente em conformidade com o estabelecido nas métricas de Avaliação de Desempenho.

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA (Fiscalização e Auditoria)

16.1 A fiscalização da operação dos **SERVIÇOS** caberá à Companhia de Trânsito e Transportes de Macapá – CTMAC, a quem compete à prática de todo e qualquer ato ou diligência que se façam necessários ao exercício dos respectivos poderes de fiscalização.

16.1.1 Considera-se, fiscalização efetiva, inclusive para efeitos de penalidades e avaliação de desempenho, as que vierem a ser adotadas e regulamentadas por meios de equipamentos e sistemas eletrônicos de apoio.

16.2 Inclui-se no âmbito dos poderes de fiscalização do **PODER CONCEDENTE** a realização, a qualquer tempo, sempre que entender conveniente, de auditoria nos sistemas utilizados pela **CONCESSIONÁRIA**, acessando todos os registros e dados que entender necessários, desde que relacionados com os serviços concedidos, aí incluídos os registros e dados de natureza operacional, contábil, administrativa, financeira e de controle.

16.3 O **PODER CONCEDENTE** poderá, a seu exclusivo critério, solicitar à **CONCESSIONÁRIA** a contratação, às expensas da própria **CONCESSIONÁRIA**, de empresa de Auditoria independente idônea e de notória especialização para a realização da auditoria referida no item 16.2.

16.4 A **CONCESSIONÁRIA** se submeterá a todas as medidas, processos e procedimentos da Fiscalização e Auditoria. Os atos de fiscalização e auditoria executados pelo **PODER CONCEDENTE** e/ou por seus prepostos, não eximem a **CONCESSIONÁRIA** de suas obrigações no que se refere ao cumprimento das normas e especificações, nem de qualquer de suas responsabilidades legais e contratuais.

16.5 A **CONCESSIONÁRIA** declara aceitar todas as decisões, métodos e processos de inspeção, verificação e controle adotados pela Fiscalização e pela Auditoria, bem como por qualquer órgão da Administração Municipal, se obrigando a fornecer os dados, elementos, explicações, esclarecimentos e comunicações de que este necessitar e que forem julgados necessários ao desempenho de suas atividades.

16.6 Compete à **CONCESSIONÁRIA** fazer minucioso exame das especificações dos serviços, de modo a permitir, a tempo e por escrito, apresentar à Fiscalização e à Auditoria todas as divergências ou dúvidas porventura encontradas, para o devido esclarecimento, que venham a impedir o bom desempenho dos serviços. O silêncio implica total aceitação das condições estabelecidas.

16.7 Os atos de fiscalização e auditoria executados pelo Poder Público e/ou por seus prepostos, não eximem a **CONCESSIONÁRIA** de suas obrigações no que se refere ao cumprimento das normas e especificações, nem de qualquer de suas responsabilidades legais e contratuais.

16.8 A atuação fiscalizadora do **PODER CONCEDENTE**, assim como a realização da auditoria prevista no item 16.2, em nada restringirá a responsabilidade única, integral e exclusiva da **CONCESSIONÁRIA** no que concerne aos **SERVIÇOS**, à sua execução e às consequências e implicações, próximas ou remotas, perante o **PODER CONCEDENTE**, ou, ainda, perante terceiros, do mesmo modo que a ocorrência de eventuais irregularidades na execução dos serviços contratados não implicará em corresponsabilidade da Fiscalização ou do **PODER CONCEDENTE**, bem como de seus prepostos.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

CLÁUSULA DÉCIMA SÉTIMA (Valores)

- 17.1 O Valor Estimado do Contrato equivale, nesta data, a R\$ ----.
- 17.1.1 Considera-se Valor Estimado do Contrato o total estimado das receitas tarifárias da **CONCESSIONÁRIA** durante o prazo de vigência da concessão, aplicando-se o valor de Remuneração constante da Proposta Comercial apresentada.
- 17.2 Fica expressamente esclarecido que o valores referidos nos itens anteriores foram fixados com base em cálculos e projeções elaborados pelo **PODER CONCEDENTE** nos autos do processo administrativo nº xxxxxx, constando do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO** em cumprimento das normas financeiras e orçamentárias impostas ao Poder Público, não servindo, em consequência, para assegurar qualquer direito à **CONCESSIONÁRIA**, que deverá elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua conta e risco.
- 17.3 Fica também expressamente esclarecido que a remuneração anual estimada pode sofrer alterações em decorrência do disposto no **EDITAL** e respectivos **ANEXOS** e na regulamentação aplicável.

CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA (Transferência da concessão e do controle societário da Concessionária)

- 18.1 A transferência da concessão ou do controle societário da **CONCESSIONÁRIA**, sem prévia anuência do **PODER CONCEDENTE**, implicará a caducidade da concessão, sem prejuízo da imposição das demais penalidades cabíveis e das eventuais perdas e danos.
- 18.2 Para fins de obtenção da anuência de que trata o item anterior, o pretendente deverá:
- (I) atender às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica e fiscal necessárias à assunção dos **SERVIÇOS**; e
- (II) comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO**.
- 18.2.1 O **PODER CONCEDENTE** só apreciará eventuais pedidos formulados na forma dos itens 18.1 e no Caput deste item, se a **CONCESSIONÁRIA** assumir responsabilidade integral e solidária pelo cumprimento das obrigações decorrentes dos ACORDOS OPERACIONAIS previamente estabelecidos pelo novo concessionário ou pelo novo controlador, conforme o caso.
- 18.3 O **PODER CONCEDENTE** poderá autorizar a assunção do controle da **CONCESSIONÁRIA** por seus financiadores para promover sua reestruturação financeira e assegurar a continuidade da prestação dos **SERVIÇOS**.
- 18.3.1 Na hipótese prevista no caput deste item, o **PODER CONCEDENTE** exigirá dos financiadores que atendam às exigências de regularidade jurídica e fiscal, bem como ao disposto no item 18.2.1, dispensando-se, a critério do **PODER CONCEDENTE**, os requisitos de capacidade técnica e econômica, se necessário para a preservação da continuidade dos **SERVIÇOS**.
- 18.3.2 O **PODER CONCEDENTE** poderá exigir dos financiadores termo de compromisso dispondo que os **SERVIÇOS** continuarão a se processar nos termos em vigor presente **CONTRATO DE CONCESSÃO**.
- 18.4 A assunção do controle autorizada na forma desta Cláusula não alterará as obrigações da **CONCESSIONÁRIA** e de seus controladores ante ao **PODER CONCEDENTE**.
- 18.5 Deverão ser submetidos à prévia aprovação do **PODER CONCEDENTE** todos os acordos de acionistas



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

ou instrumentos semelhantes que venham a ser celebrados para disciplinar o direito de voto e a transferência de ações da **CONCESSIONÁRIA**, bem como seus respectivos aditamentos, que possam afetar direta ou indiretamente a concessão ou que resultem em eventual transferência da concessão ou do controle societário.

CLÁUSULA DÉCIMA NONA (Contratação de Terceiros)

19.1 É vedado à **CONCESSIONÁRIA** a contratação de terceiros para desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares aos serviços concedidos, bem como a implementação de projetos associados sem expressa anuência por escrito por parte do **PODER CONCEDENTE**.

CLÁUSULA VIGÉSIMA (Consórcio) - APENAS SE O CONTRATO FOR ASSINADO POR CONSÓRCIO

20.1 O presente instrumento é assinado por Consórcio regido pelo documento que constitui o **Termo de Formação de Consórcio**, apresentado pelas empresas integrantes do Consórcio, anexo ao presente **CONTRATO DE CONCESSÃO**.

20.2 Eventuais alterações ao **Termo de Formação de Consórcio**, deverão ser previamente submetidas à aprovação do **PODER CONCEDENTE**.

20.2.1 O descumprimento do disposto no item anterior implicará na imposição das penalidades cabíveis e das eventuais perdas e danos.

20.3 A **CONCESSIONÁRIA** deverá obedecer a padrões de governança e adotar contabilidade e demonstrações financeiras padronizadas, na forma da regulamentação aplicável.

20.4 A transferência da concessão e do controle societário da **CONCESSIONÁRIA** é regida pela **CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA (Transferência da concessão e do controle societário da Concessionária)**.

CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMEIRA (Aspectos Societários) - APENAS SE O CONTRATO FOR ASSINADO POR EMPRESA NÃO VINCULADA A CONSÓRCIO

21.1 O presente instrumento é assinado por pessoa jurídica regida pelo documento que constitui o **ANEXO C** ao presente **CONTRATO DE CONCESSÃO**.

21.2 Eventuais alterações ao **ANEXO C**, assim como a celebração de acordos de acionistas ou instrumentos semelhantes e respectivos aditamentos, que possam afetar direta ou indiretamente a concessão ou que resultem em eventual transferência da concessão ou do controle societário, deverão ser previamente submetidas à aprovação do **PODER CONCEDENTE**.

21.2.1 O descumprimento do disposto neste item implicará a caducidade da concessão, sem prejuízo da imposição das demais penalidades cabíveis e das eventuais perdas e danos.

21.3 A **CONCESSIONÁRIA** deverá obedecer a padrões de governança e adotar contabilidade e demonstrações financeiras padronizadas, na forma da regulamentação aplicável.

21.4 A transferência da concessão e do controle societário da **CONCESSIONÁRIA** é regida pela **CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA (Transferência da concessão e do controle societário da Concessionária)**.

CLÁUSULA VIGÉSIMA SEGUNDA (Bens vinculados à concessão e bens reversíveis)

22.1 Na data de início da prestação dos **SERVIÇOS** e ao longo da vigência do presente **CONTRATO DE**



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

CONCESSÃO, a **CONCESSIONÁRIA** deverá dispor dos **BENS VINCULADOS À CONCESSÃO** em condições de operação, em conformidade com o **EDITAL** e respectivos **ANEXOS** e com o presente **CONTRATO DE CONCESSÃO** e respectivos **ANEXOS**, bem como com a regulamentação baixada pelo **PODER CONCEDENTE**.

22.1.1 Consideram-se **BENS VINCULADOS À CONCESSÃO** os bens, equipamentos e infraestruturas necessários à prestação adequada e contínua dos **SERVIÇOS**.

22.2 Os **BENS VINCULADOS À CONCESSÃO**, que venham a ser definidos, ser deverão ser permanentemente inventariados pela **CONCESSIONÁRIA**.

22.3 Ao longo de toda a vigência do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO**, a **CONCESSIONÁRIA** deverá manter os **BENS VINCULADOS À CONCESSÃO** em condições adequadas de uso, de modo a que sejam respeitadas as normas técnicas relativas à saúde, segurança, higiene, conforto e sustentabilidade ambiental, entre outros parâmetros essenciais à sua boa utilização.

22.4 A **CONCESSIONÁRIA** poderá alienar os **BENS VINCULADOS À CONCESSÃO**, sem prévia anuência do **PODER CONCEDENTE**.

23.4.1 - A dispensa prevista no caput do presente item não abrange os veículos descritos no **ANEXO II** ao **EDITAL**, cuja venda e eventual substituição dependerá de prévia anuência do **PODER CONCEDENTE**.

22.5 As partes realizarão no intervalo máximo de 3 (três) anos, contados do início da execução dos **SERVIÇOS**, revisão dos parâmetros de **ATUALIDADE** com a finalidade de incorporar à concessão as inovações tecnológicas supervenientes à celebração do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO**, que possibilitem o melhor atendimento dos usuários, o incremento da preservação do meio ambiente ou a redução dos custos na execução dos **SERVIÇOS**.

22.5.1 Entende-se por **ATUALIDADE** o direito dos usuários à prestação dos **SERVIÇOS** por meio de equipamentos e instalações modernas, que, permanentemente, ao longo da concessão, acompanhem as inovações do desenvolvimento tecnológico, notadamente no que se refere à sustentabilidade ambiental dos equipamentos utilizados, e que assegurem o perfeito funcionamento, melhoria e expansão dos **SERVIÇOS**.

22.6 Consideram-se **BENS REVERSÍVEIS** os bens que ao término do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO** serão devolvidos ao patrimônio do Poder Público com a finalidade de assegurar a continuidade dos serviços.

22.6.1 São **BENS REVERSÍVEIS** todos os bens públicos, incluindo infraestruturas, independentemente da sua natureza, assim como as respectivas acessões e benfeitorias, entregues pelo **PODER CONCEDENTE** à **CONCESSIONÁRIA** para sua operação e manutenção.

22.6.1.1 O **PODER CONCEDENTE** manterá inventário atualizado dos bens entregues à **CONCESSIONÁRIA** a título de Bens Reversíveis.

22.6.1.2 Todos os equipamentos e infraestruturas relativos aos equipamentos e sistemas ITS não embarcados utilizados nesta concessão, mesmo os adquiridos pela **CONCESSIONÁRIA**, são considerados bens reversíveis.

22.7 No caso de oneração de qualquer dos **BENS REVERSÍVEIS** em razão de ordem judicial, ou outra



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

circunstância alheia ao controle e à vontade da **CONCESSIONÁRIA**, esta se obrigará a:

(I) notificar imediatamente o **PODER CONCEDENTE** sobre a constituição do ônus ou gravame, as razões de tal constituição e as medidas que estão sendo tomadas pela **CONCESSIONÁRIA** para desconstituir o ônus ou gravame; e

(II) indicar outro bem para substituir o **BEM REVERSÍVEL** sobre o qual recair o ônus ou gravame.

22.8 Extinta a concessão, retornam ao **PODER CONCEDENTE** os **BENS REVERSÍVEIS**.

22.8.1 Não caberá à **CONCESSIONÁRIA** qualquer indenização pela reversão dos **BENS REVERSÍVEIS**, ressalvado o caso das parcelas dos investimentos vinculados a **BENS REVERSÍVEIS**, ainda não amortizados ou depreciados, realizados com o objetivo de garantir a continuidade e **ATUALIDADE** dos **SERVIÇOS**, desde que devidamente comprovados e autorizados pelo Poder Concedente.

22.8.2 Os bens revertidos ao **PODER CONCEDENTE** ao final da concessão deverão estar em perfeitas condições de operacionalidade e utilização, observados os requisitos estabelecidos no presente **CONTRATO DE CONCESSÃO** e nos regulamentos editados pelo **PODER CONCEDENTE**.

22.8.3 No prazo de 8 (oito) meses anteriores à extinção da concessão o **PODER CONCEDENTE** elaborará o Relatório Provisório de Reversão.

22.8.3.1 O Relatório Provisório de Reversão retratará a situação dos **BENS REVERSÍVEIS** e determinará a sua aceitação ou a sua substituição, antes da extinção da concessão.

22.8.3.2 O Relatório Provisório de Reversão fixará os prazos em que as eventuais substituições serão efetivadas.

22.8.3.3 As substituições deverão ser devidamente justificadas, especialmente quanto a sua conveniência, necessidade e economicidade.

22.8.3.4 O Relatório Provisório de Reversão deverá especificar, quando for o caso, eventuais indenizações devidas à **CONCESSIONÁRIA** por ocasião da extinção do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO**.

22.9 Extinta a concessão, verificado o integral cumprimento das determinações do Relatório Provisório de Reversão, o **PODER CONCEDENTE** elaborará o Relatório Definitivo de Reversão, com o objetivo de liberar a **CONCESSIONÁRIA** de todas as obrigações inerentes à reversão de bens.

22.9.1 Enquanto não expedido o Relatório Definitivo de Reversão não será liberada a garantia de que trata a **CLÁUSULA NONA** (Garantia Contratual).

CLÁUSULA VIGÉSIMA TERCEIRA (Disposições Gerais)

23.1 Caso o **PODER CONCEDENTE** seja, por qualquer forma, chamado a responder por obrigações de responsabilidade da **CONCESSIONÁRIA**, o **PODER CONCEDENTE** terá direito de regresso contra a **CONCESSIONÁRIA**, ficando autorizado a reter a garantia contratual.

23.2 A prestação dos **SERVIÇOS** e sua execução, operação e exploração estão sujeitas às incidências tributárias previstas na legislação aplicável.

23.3 O **PODER CONCEDENTE** estabelecerá, nos termos da Lei e através de regulamento próprio, as formas



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

de eventuais contrapartidas às gratuidades previstas na legislação para o serviço de transporte coletivo de passageiros por ônibus.

- 23.4 De acordo com as disposições do **EDITAL** e dos respectivos **ANEXOS**, a operação dos **SERVIÇOS** deve ocorrer de forma adequada.
- 23.4.1 O descumprimento do disposto no item anterior implicará a caducidade da concessão, sem prejuízo da imposição das demais penalidades cabíveis e das eventuais perdas e danos.
- 23.5 A **CONCESSIONÁRIA** assume o dever de operar todos os serviços correspondentes ao respectivo **Lote de Serviços**, de forma integral.
- 23.6 O não cumprimento ou o atraso de responsabilidade da **CONCESSIONÁRIA** no cumprimento do dever de operação dos serviços na forma estabelecida pelo **PODER CONCEDENTE** configura hipótese de violação de obrigação contratual, sujeitando a **CONCESSIONÁRIA** à caducidade da concessão e/ou aplicação das demais sanções cabíveis, sem prejuízo de eventuais perdas e danos, ficando o **PODER CONCEDENTE** autorizado a instaurar os competentes processos licitatórios com o fim de evitar qualquer prejuízo ao interesse público.

CLÁUSULA VIGÉSIMA QUARTA - DISPOSIÇÕES FINAIS

- 24.1 As comunicações entre as partes serão efetuadas por escrito e remetidas:
- (i) em mãos, desde que comprovadas por protocolo;
 - (ii) por correio registrado, com aviso de recebimento; e
 - (iii) por correio eletrônico, desde que comprovada a recepção.
- 24.1.1 Qualquer das partes poderá modificar o seu endereço e dados de contato, mediante comunicação à outra parte, nos moldes ora preconizados.
- 24.2 Na contagem dos prazos referidos no presente **CONTRATO DE CONCESSÃO** e nos respectivos **ANEXOS**, é excluído o dia de início e incluído o do vencimento. Os prazos somente se iniciam e vencem em dias de expediente no órgão ou entidade.
- 24.2.1 Os prazos estabelecidos em dias no presente **CONTRATO DE CONCESSÃO** e nos respectivos **ANEXOS**, contar-se-ão em dias corridos, salvo se estiver expressamente feita referência a dias úteis.
- 24.3 Havendo inconsistências, incoerências, contradições ou conflitos entre o que consta do texto do presente **CONTRATO DE CONCESSÃO** e o texto dos respectivos **ANEXOS**, bem como com o texto do **EDITAL** e/ou dos respectivos **ANEXOS** ou, ainda, dos **ANEXOS** entre si, deverá prevalecer o significado constante do documento considerado, ou seja, aquele no qual o texto estiver inserido.

CLÁUSULA VIGÉSIMA QUINTA (Publicação)

- 25.1 O **PODER CONCEDENTE** promoverá a publicação do extrato deste instrumento no Diário Oficial, até o 5º dia útil do mês subsequente ao de sua assinatura, para ocorrer no prazo de até 20 (vinte) dias daquela data, às expensas da **CONCESSIONÁRIA**.

CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA (Foro)

- 26.1 Fica eleito o foro da Cidade do Macapá, Estado do Amapá, para dirimir quaisquer questões oriundas



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ
COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ

do presente Contrato, renunciando as partes desde já a qualquer outro, por mais especial ou privilegiado que seja.

26.2 As partes assinam o presente **CONTRATO DE CONCESSÃO** em 5 (cinco) vias de igual teor e forma na presença das testemunhas abaixo.

Macapá-AP, xx de xx de xx

CONCEDENTE:

CONCESSIONÁRIO:

TESTEMUNHAS:

Nome:

Nome:

CPF:

CPF: