

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

Introdução

Estudo Técnico Preliminar confeccionado tendo como base o estudo feito pelo município de Dois Vizinhos no Estado do Paraná, juntamente com a empresa URBTEC

1. Objeto:

1.1. CONCESSÃO ATRAVÉS DE CONCORRÊNCIA PÚBLICA DO NOVO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE DOIS VIZINHOS, PARANÁ.

2. Descrição/Justificativa da necessidade da contratação

2.1. O sistema de transporte coletivo do município de Dois Vizinhos encontra-se defasado, apresentando diversos problemas relacionados à falta de eficiência, qualidade e segurança no transporte dos usuários. Diante deste cenário, faz-se necessário a contratação de empresa especializada para prestação do novo sistema de transporte urbano coletivo, que atenda às necessidades e demandas da população.

2.2. O texto constitucional retrata de forma clara e objetiva quanto a responsabilidade do município em manter organizado bem como prestar serviços públicos de transporte coletivo, o qual possui caráter essencial, conforme prevê o inciso V do Artigo 30 da Constituição Federal de 1988.

2.3. A responsabilidade do poder público nas ações de planejamento e operação do sistema de transporte coletivo cresce na mesma proporção em que os anseios dos usuários sejam adequadamente atendidos. Vale dizer que a perda de usuários para o transporte individual reduz a mobilidade dos cidadãos, prejudica o meio ambiente e afeta a capacidade produtiva da população, gerando transtornos para todo o sistema urbano.

2.4. É difícil circular por um sistema desorganizado, mais ainda, é difícil fomentar o orgulho da população pelo seu serviço de transporte, como o é, o de lhe dar uma melhor condição de cidadania – o mais significativo dos objetivos a serem alcançados. É nesse sentido que a rede de transporte deve ser formulada, sendo fundamental no seu desenvolvimento considerar, portanto, as seguintes premissas básicas:

- A dignidade no transporte, empreendendo ações que permitam instituir um serviço que faça a população se sentir bem ao utilizá-lo, ou mesmo não o fazendo, tenha confiança na sua disponibilidade;
- A qualidade do serviço em todos os seus atributos, de forma a proporcionar as condições para a dignidade no transporte, mediante um padrão adequado de operação, de tecnologia e de atendimento;

- A imagem positiva do serviço refletida pela qualidade, inclusive associada aos aspectos tecnológicos, permitindo que o transporte coletivo de passageiros tenha uma imagem no imaginário coletivo como um serviço que funciona bem;
- A manutenção da participação do modo coletivo na matriz de deslocamentos, com base na sua boa imagem, afirmando-se assim como a forma preferencial de se deslocar na cidade, reduzindo, por sua vez, a participação do transporte individual;
- A melhor qualidade de vida urbana, traduzida pelos deslocamentos preferencialmente por meios coletivos, que tornam as cidades mais saudáveis. E cidades mais saudáveis, tornam a vida das pessoas mais digna.

Para buscar o atendimento a todos estes objetivos, a Administração Pública optou por realizar procedimento licitatório para concessão do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, seguindo a tendência universal de uma Administração Pública Gerencial, ou seja, aquela responsável pelo planejamento e fiscalização das atividades, buscando parceiros privados para execução das atividades que possam atender ao interesse público.

3. Descrição dos requisitos da contratação

3.1. Os veículos adotados possuem características de acordo com o atendimento das linhas que integram o sistema. As especificações da frota deverão atender às normas NBR 15.570:2021 e NBR 14.022:2011. A frota de ônibus prevista para o início da operação do novo Sistema de Transporte Coletivo Dois Vizinhos inclui: 6 ônibus do tipo básico (capacidade de 70 passageiros em pé e sentados) + 1 veículo reserva, também do tipo básico.

3.2. A frota, para o início da operação, é composta por: 7 veículos.

3.3. A frota, para o início da operação, é composta por: LOTE ÚNICO: 7 (seis) veículos.

3.4. Todos os veículos da frota vinculada à concessão deverão atender às especificações do Código de Trânsito Brasileiro (CTB – Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997), da Lei no 10.098/2000 e o Decreto Federal no 5.296/2004, que tratam de acessibilidade, e das demais normas pertinentes (CONTRAN, CONMETRO, CONAMA). Além disso, deve atender as legislações e normativas estabelecidas ou que vierem a ser determinadas pela concedente ou por outros órgãos competentes, nesses últimos casos, sempre precedido do respectivo estudo de viabilidade técnica e de readequação do equilíbrio econômico e financeiro do contrato.

3.5. Para o início da operação, todos os veículos deverão possuir plataforma elevatória, cumprindo integralmente as normas de acessibilidade, não sendo admitida a utilização de veículos sem plataforma elevatória no decorrer do contrato de concessão. Todos os veículos deverão dispor obrigatoriamente dos seguintes equipamentos:

3.5.1. Registrador inalterável de velocidade e tempo (tacógrafo).

3.5.2. Equipamento de rastreamento (GPS).

3.5.3. Sistema de bilhetagem; mecanismo de reconhecimento facial.

3.6. Os veículos da frota deverão dispor de tubo de descarga vertical ou possuírem motor tipo EURO VI ou posterior. Devem estar vinculados exclusivamente à concessão do Sistema de Transporte Coletivo de Dois Vizinhos e devidamente licenciados no município de Dois Vizinhos. Quando em operação, também deverão portar placa lateral junto a porta de embarque, com a devida identificação da linha a qual pertencem, isto é, o seu número de linha e sua denominação.

3.7. Os ônibus deverão portar a identificação do ano de fabricação estampado nas laterais, embaixo da janela do motorista e junto da porta de embarque, seguindo o modelo “ANO/FAB: 2024”, cujo texto deverá ser formatado com a fonte Arial, em Caixa Alta, com a altura de 5 (cinco) cm e o comprimento total de 35 (trinta e cinco) cm. As cores dos veículos da frota deverão ser definidas pela concedente por meio de norma técnica. Será permitida publicidade nos veículos, tanto interna quanto externa, como forma de receita acessória, desde que devidamente aprovadas pelo ÓRGÃO GESTOR.

3.8. O modelo proposto consiste num ônibus do tipo urbano convencional, com capacidade de 70 (setenta) passageiros, com no mínimo duas portas à direita com degraus, para a operação de linhas de longa distância. Podem ser utilizados veículos com uma capacidade maior de passageiros, desde que seja respeitada a viabilidade econômico-financeira apresentada no ANEXO III – AVALIAÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO, bem como a tarifa teto apresentada em EDITAL.

3.9. A taxa máxima de passageiros em pé por metro quadrado será de 6 pass. em pé/m² (seis passageiros em pé por metro quadrado), respeitando o definido na NBR 15.570/2021.

3.10. Durante a vigência da concessão, de modo a se iniciar a operação do Sistema de Transporte Coletivo Dois Vizinhos, a idade média da frota operante será de 8 (oito) anos e com idade máxima de 10 (dez) anos. Na forma do art. 12 ° da Lei Municipal nº 3.421/2023: “Art. 12 Na mesma linha e/ou itinerário não poderão operar empresas com vínculos de interdependência ”

3.11. É possível encontrar no caderno técnico Anexo I Pasta Encargos página 7 item 1.3, a necessidade de Plataforma Elevatória cumprindo integralmente as normas de acessibilidade, não sendo admitida a utilização de veículos sem plataforma elevatória no decorrer do contrato de concessão.

4. Levantamento de mercado

Solução 1 - execução direta pelo Município, do serviço de transporte coletivo

4.1. O Município de Dois Vizinhos não possui servidores disponíveis para esse tipo de

serviço, tampouco dispõe de veículos adequados e suficientes para o transporte coletivo, e muito menos, expertise técnico para estatização do sistema de transporte coletivo. Além disso, essa atividade sempre foi desenvolvida por empresa privada, que opera sem uma concessão formal do Poder Público.

Solução 2 - execução do serviço de transporte coletivo, mediante concessão

4.2. Diante desse cenário, a melhor alternativa vislumbrada pela Administração é a concessão do serviço mediante licitação na modalidade de concorrência.

4.3. Por se tratar de uma concessão de serviço público, onde o custo do serviço será bancado pelo usuário do serviço, não há despesa por parte do Município, somente caso o valor da Tarifa Técnica seja maior do que o Valor da Tarifa Social, haverá subsídio.

4.4. Não é possível realizar um levantamento de mercado para composição de preços, já que a tarifa a ser praticada é definida por metodologia determinada pela Associação Nacional de Transportes Públicos-ANTP, através de planilha de composição de custos.

4.5. Esta metodologia de cálculo é adotada pela maior parte dos Municípios Brasileiros e considera todos os custos de operação de forma pormenorizada.

4.6. Já o levantamento do valor da tarifa a ser praticada, foi feito pela empresa de consultoria contratada e está detalhadamente pormenorizada nos cadernos técnicos, utilizando o MÉTODO DE CÁLCULO – ANTP (2017).

4.7. Portanto todos os custos estão considerados no ANEXO II – DIRETRIZES DA PROPOSTA ECONÔMICA, apontados de forma pormenorizada.

5. Descrição da solução:

5.1. Contratação de empresa para prestação dos serviços de transporte coletivo de passageiros, no Município de Dois Vizinhos - Paraná.

5.2. Empresas especializadas em transporte público têm a experiência e os recursos necessários para operar de forma eficiente, garantindo que os serviços sejam prestados de maneira adequada e dentro dos padrões estabelecidos.

5.3. As empresas que recebem a concessão geralmente investem em infraestrutura, frota e tecnologia, aliviando o ônus financeiro do município. Isso pode resultar em melhorias significativas na qualidade dos serviços prestados.

5.4. Ao transferir a responsabilidade da operação para uma empresa privada, o município pode reduzir os custos operacionais e administrativos associados à gestão direta do serviço de transporte público.

5.5. Permitir que empresas especializadas gerenciem o transporte público permite que o município se concentre em suas responsabilidades principais, como planejamento urbano,

segurança pública e outras áreas essenciais.

5.6. As empresas de transporte têm incentivos para inovar e melhorar constantemente seus serviços para atrair mais passageiros e garantir sua competitividade no mercado. Isso pode levar a melhorias na qualidade, acessibilidade e eficiência do transporte público.

5.7. Ao conceder o serviço, o município pode estabelecer contratos que incluam metas de desempenho, padrões de qualidade e cláusulas de penalização em caso de não cumprimento. Isso garante que a empresa operadora seja responsabilizada pela qualidade dos serviços prestados.

6. Estimativa das quantidades a serem contratadas:

6.1. Para a operação serão necessários 6 (seis) ônibus do tipo urbano convencional (capacidade de 70 (setenta) passageiros em pé e sentados), ou de maior capacidade, + 1 (um) veículo reserva, do tipo urbano convencional, ou de maior capacidade.

6.2. O prazo de concessão dos serviços será 10 anos.

6.3. Todos os demais detalhes deverão ser observados nos cadernos técnico elaborados através do estudo da empresa contratada.

7. Estimativa do valor da contratação:

7.1. O valor total estimado para o LOTE ÚNICO, equivalente ao somatório do valor presente da remuneração estimada do contrato de Concessão é de R\$ 32.890.150,80 (trinta e dois milhões, oitocentos e noventa mil, cento e cinquenta reais e oitenta centavos).

8. Justificativas para o parcelamento:

8.1. Não haverá parcelamento da solução.

9. Contratações correlatas e/ou interdependentes:

9.1. Foi contratado empresa especializada para a elaboração do estudo preliminar, **URBTEC - ENGENHARIA PLANEJAMENTO E CONSULTORIA LTDA**. A qual já entregou os estudos necessários para a contratação.

10. Demonstrativo da previsão da contratação no Plano de Contratações Anual:

10.1. A contratação faz parte do Plano Anual de contratações. Declaração segue anexa.

10.2. O valor da concessão é de R\$ 32.890.150,80 (trinta e dois milhões, oitocentos e noventa mil, cento e cinquenta reais e oitenta centavos). Este valor não será pago integralmente pelo erário público, a remuneração do contrato será feita pelo recolhimento da tarifa pública. Caso o valor da tarifa pública definida através de decreto seja inferior ao valor

da tarifa técnica da proposta apresentada pelo vencedor da licitação, a diferença será paga pelo Município de Dois Vizinhos, na forma de subsídio.

11. Demonstrativo dos resultados pretendidos:

- 11.1. Melhorar a fluidez do trânsito;
- 11.2. Melhorar a gestão do sistema;
- 11.3. Melhor conforto e segurança dos usuários;

12. Providências a serem adotadas pela Administração:

12.1. A solução como um todo não depende de outras ações para que atinja o seu objetivo.

13. Descrição de possíveis impactos ambientais:

- 13.1. Pontos Negativos:
 - 13.1.1. Impacto sonoro através de ruído e vibrações dos veículos.
 - 13.1.2. Emissão de poluentes oriundos da queima de combustível fóssil.
 - 13.1.3. São os riscos decorrentes ambientais envolvidos na propriedade de instalações físicas e operação de veículos.
 - 13.1.4. A geração de resíduos e insumos como pneus e lubrificantes.
- 13.2. Pontos positivos:
 - 13.2.1. Reduz em grande escala o uso de veículos de transporte individual
 - 13.2.2. O transporte coletivo, quando utilizado em vez de veículos particulares, reduz as emissões de gases poluentes, como dióxido de carbono (CO₂), óxidos de nitrogênio (NO_x) e partículas em suspensão.
 - 13.2.3. Ônibus costumam ser mais eficientes energeticamente do que veículos individuais, especialmente quando estão cheios. Isso ocorre porque o custo energético por passageiro é significativamente menor em veículos de transporte coletivo.
 - 13.2.4. A presença de sistemas de transporte coletivo eficientes pode influenciar o desenvolvimento urbano, incentivando a densificação ao longo de rotas de transporte público e promovendo o desenvolvimento de bairros mais sustentáveis e pedestres.
 - 13.2.5. A redução do número de veículos individuais nas estradas resulta em uma diminuição da poluição do ar urbano, o que pode melhorar significativamente a qualidade do ar e reduzir os problemas de saúde associados à poluição atmosférica.
 - 13.2.6. A infraestrutura necessária para o transporte coletivo, como linhas de trem e estações de ônibus, geralmente tem um impacto ambiental menor do que a construção de estradas e autoestradas.
- 13.3. Medidas mitigadoras:

13.3.1. Necessidade de investimentos complementares em frota para atendimento a mudanças na norma ambiental.

13.3.2. Registro prévio à Concessão de toda a norma ambiental que versa sobre o setor, de forma a dar pleno conhecimento à futura CONCESSIONÁRIA ou CONSÓRCIO.

14. Posicionamento conclusivo:

14.1. Diante do exposto, entende ser a melhor solução atualmente e para os próximos 120 meses. A solução pode ser reavaliada neste período. A mesma atende as necessidades de se ter um sistema de transporte seguro e confortável para o Município. Sem mais a acrescentar encaminhamos para o Departamento de Compras para apreciação do contido neste documento, para adoção das medidas cabíveis.

15. Da fiscalização do contrato

O contrato de concessão terá como Gestor o servidor Deonir Caldato, como fiscal Administrativo, Bianca Cristina Schreiber e Fiscal de execução, Clesio Fidêncio, com o suplente, Pedro de Jesus Colaço.

ASSINATURAS:

Deonir Caldato
Gestor

Clesio Fidêncio
Fiscal de execução

Bianca Cristina Schreiber
Fiscal Administrativo

Pedro de Jesus Colaço
Suplente

