MUNICÍPIO DE PONTA GROSSA /PR

SECRETARIA MUNICIPAL DE INFRAESTRUTURA E PLANEJAMENTO

CONCESSÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE PONTA GROSSA /PR

ANEXO VIII - METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO

APÊNDICE VIII.I – LINHAS DISTRITAIS E SERVIÇOS SOB DEMANDA

PONTA GROSSA /PR

ABRIL/2023

1 ASPECTOS GERAIS

1.1 Atualmente, os SERVIÇOS das novas LINHAS DISTRITAIS e das LINHAS SOB DEMANDA não fazem parte dos SERVIÇOS públicos regulamentares do MUNICÍPIO de Ponta Grossa/PR.

1.2 Porém, os referidos SERVIÇOS estão incluídos como escopo da CONCESSÃO ora licitada, devendo entrar em OPERAÇÃO quando forem solicitadas pelo PODER CONCEDENTE, conforme os critérios expostos a seguir.

2 LINHAS DISTRITAIS

2.1 Premissas

2.1.1 Uma vez que as LINHAS DISTRITAIS sejam implantadas é de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA garantir a OPERAÇÃO do SERVIÇO nestas áreas.

2.1.2 A CONCESSIONÁRIA deverá estar apta a suprir a demanda das LINHAS DISTRITAIS, quanto à oferta do SERVIÇO, garantida compensação por meio da TARIFA DE REMUNERAÇÃO.

2.1.3 Os critérios técnicos e econômicos para a necessária Revisão Contratual, que ocorrerá quando as LINHAS DISTRITAIS forem implantadas, são disciplinados por este ANEXO.

2.1.4 A CONCESSIONÁRIA deverá iniciar, em até 30 (trinta) dias contados da solicitação formal do PODER CONCEDENTE, a OPERAÇÃO de novas LINHAS DISTRITAIS solicitadas.

2.1.5 Para fins de inclusão das LINHAS DISTRITAIS aos respectivos LOTES da CONCESSÃO, o PODER CONCEDENTE deverá observar o critério de proximidade geográfica.

2.2 Características Operacionais e Tecnológicas do SERVIÇO

2.2.1 As especificações tecnológicas dos ônibus e dos equipamentos eletrônicos de controle serão as mesmas exigidas neste Edital para as LINHAS urbanas ou outras propostas pela CONCESSIONÁRIA, desde que aprovadas pelo PODER CONCEDENTE.

2.2.2 Os itinerários deverão conectar cada Distrito ao Terminal Urbano de Integração mais próximo, garantindo-se a baldeação gratuita dos passageiros para o SISTEMA troncal urbano.

2.3 **Tarifas de Remuneração das LINHAS Distritais**

2.3.1 As TARIFAS DE REMUNERAÇÃO da CONCESSIONÁRIA poderão ser definidas ou para cada LINHA ou para o conjunto das LINHAS DISTRITAIS em cada lote.

2.3.2 Os cálculos das TARIFAS DE REMUNERAÇÃO TÉCNICA POR QUILÔMETRO das referidas LINHAS serão realizados de forma independente das LINHAS urbanas, seguindo o PLANO DE NEGÓCIOS oferecido na PROPOSTA ECONÔMICA do LOTE.

2.4 **Tarifa de Remuneração Inicial**

2.4.1 Para o início da OPERAÇÃO de cada LINHA DISTRITAL, haverá a definição de uma TARIFA DE REMUNERAÇÃO TÉCNICA POR QUILÔMETRO inicial, válida por 06 (seis) meses.

2.4.2 O cálculo da TARIFA DE REMUNERAÇÃO deverá seguir o modelo do PLANO DE NEGÓCIOS oferecido na PROPOSTA ECONÔMICA do LOTE.

2.4.3 O PARÂMETRO DE EQUILÍBRIO produzido aplicável às LINHAS DISTRITAIS, qual seja, TIR, deverá ser a mesma produzida na TARIFA DE REMUNERAÇÃO TÉCNICA POR QUILÔMETRO do LOTE da CONCESSIONÁRIA e anexa ao CONTRATO.

2.5 Revisões das Tarifas de Remuneração das LINHAS Distritais

2.5.1 As TARIFAS DE REMUNERAÇÃO das LINHAS DISTRITAIS serão revisadas, obrigatoriamente, nos meses 06 (seis) 12 (doze) e 24 (vinte e quatro), após a implantação de cada LINHA, apurando-se a OPERAÇÃO efetivamente ocorrida.

2.5.2 Após este período, as REVISÕES DAS TARIFAS DE REMUNERAÇÃO DAS LINHAS DISTRITAIS seguirão os mesmos procedimentos aplicados às Revisões das TARIFAS DE REMUNERAÇÃO das LINHAS urbanas.

3 SERVIÇO SOB DEMANDA

3.1 Conceito de SERVIÇO de Transportes Seletivos sob Demanda

3.1.1 O DRT (*Demand Responsive Transport*, em inglês), é um SISTEMA onde os SERVIÇOS de transporte são flexíveis em termos de rota, alocação de veículos, operador, tipo de pagamento e categoria de passageiros;

3.1.1.1 O DRT consiste em um transporte público coletivo na modalidade seletiva, modalidade referenciada pelo Art. 1° da Lei 7.418/85.

3.1.2 Dentre os tipos de viagens que podem ser realizadas em um SISTEMA DRT, as seguintes segmentações praticadas no mercado merecem destaque:

a) viagens completas (atendem desde a origem da viagem do cliente, até o destino);
b) viagens de alimentação/distribuição (“first mile” / “last mile”, até Terminais);
c) viagens noturnas; e
d) viagens integradas ou não, ao transporte convencional.

3.1.3 O tipo de viagem a ser realizada pelo SISTEMA DRT é definido de acordo com sua finalidade de implementação no SISTEMA de transporte público do MUNICÍPIO.

3.1.4 As rotas entre dois pontos realizadas pelo veículo no SISTEMA DRT poderá ser do tipo:

a) rota fixa: o itinerário do veículo não permite alterações, semelhante as rotas das LINHAS convencionais. O passageiro pode escolher previamente o horário de embarque, o local de embarque e desembarque (entre pontos pré-selecionados), e selecionar o seu assento no veículo, mas sem que haja alteração da rota entre os pontos de embarque e desembarque;
b) rota semifixa: utiliza-se um itinerário de referência, adotando-se uma rota com Ponto Inicial e Ponto Final estabelecidos. Este itinerário pode ser alterado até um determinado limite, de modo a viabilizar o embarque e desembarque dos passageiros.
c) rota flexível: as rotas são formadas com base nos pontos de origem e destino dos usuários, para os respectivos horário e direção em que a viagem será realizada.

3.1.5 Os pontos de embarque e desembarque poderão ser atendidos por meio das seguintes soluções:

a) parada de ônibus existente; e
b) pontos virtuais (geralmente localizados em esquinas, definidos para cada percurso, em função dos pontos de origens e destinos de cada passageiro).

3.2 **Demanda e Oferta de DRT**

3.2.1 Considera-se a promoção da adesão do DRT, em primeiro lugar, aos usuários de transportes privativos individuais, que correspondem a 189.324 viagens mensais.

3.2.2 Em segundo plano, deverão ser propostas soluções que permitam o atendimento da parcela de clientes de transportes coletivos.

3.2.3 É recomendável a utilização de veículos do tipo Midiônibus com 35 (trinta e cinco) assentos.

3.2.4 Para uma demanda mensal de 189.324 passageiros, e uma tecnologia de Midiônibus, com a capacidade de transportar até 6.000 (seis mil) usuários por mês, serão necessários 32 (trinta e dois) veículos no SISTEMA DRT.

3.4. **Tarifas Públicas no DRT**

3.2.5 Recomenda-se que a tarifa pública mínima do DRT deverá ser fixada a um patamar próximo ao dobro da tarifa pública dos ônibus municipais comuns.

3.2.6 Não estão previstos subsídios públicos para o SISTEMA de DRT de Ponta Grossa, caso as CONCESSIONÁRIAS do SERVIÇO comum sejam autorizadas a operá-lo.