



Prefeitura Municipal de Ponta Grossa – PR
Secretaria Municipal de Infraestrutura e Planejamento - Departamento de Transporte

RESPOSTAS ÀS SUGESTÕES E QUESTIONAMENTOS DA CONSULTA PÚBLICA Nº 001/2023

OBJETO: Consulta pública acerca da apresentação e debate do projeto e das minutas de edital e do respectivo contrato de concessão dos serviços públicos de transporte coletivo em Ponta Grossa - Paraná.

Questionamentos:

1. Com relação à afirmação: **“O residencial Campo Belo, especificado como "Bela Vita" pela VCG, consta no itinerário da linha "Castanheira Via Vicentino" e, como está atuando hoje, é insuficiente, pois só circula em três momentos do dia: somente pela manhã, hora do almoço e fim da tarde. Contamos com uma população considerável, precisamos de linha o dia todo. Alguns moradores e, inclusive, crianças chegam a caminhar 1 km só para chegar/retornar do/ao ponto de embarque na vila mais próxima. Esperamos que o novo contrato contemple essa região, que contribui com seus impostos e, por inúmeras vezes, já clamou por horários estendidos ao dia todo.”**;

Resposta:

O projeto de linhas que foi apresentado contemplava o que existia até aquele determinado momento. A oferta e a demanda serão ajustadas para a realidade do momento da publicação final do edital. Toda linha que vier ser requisitada durante a futura concessão demanda obrigatoriamente do estudo de oferta e demanda. A equipe da Prefeitura realiza um estudo abrangente para determinar a oferta e a demanda de serviços de transporte público, sempre que necessário e/ou solicitado, nas diferentes partes da cidade. Com base nos resultados dessa pesquisa, é implementado o sistema que visa otimizar a distribuição de linhas e horários de ônibus em toda a cidade, levando em conta as necessidades e preferências dos residentes bem como o equilíbrio econômico-financeiro do sistema.

2. Com relação à afirmação: **“Olá, sou moradora do residencial Bela Vita, onde o ônibus que passa é o Castanheira via Vicentino. Por gentileza, solicito mais horários e ônibus para nossa região, pois, por ser somente uma linha para nossa vila, é bastante escasso para nós, moradores que trabalhamos no centro.”**;

Resposta:



O projeto de linhas que foi apresentado contemplava o que existia até aquele determinado momento. A oferta e a demanda serão ajustadas para a realidade do momento da publicação final do edital. Toda linha que vier ser requisitada durante a futura concessão demanda obrigatoriamente o estudo de oferta. A equipe da prefeitura realiza um estudo abrangente para determinar a oferta e a demanda de serviços de transporte público, sempre que necessário e/ou solicitado, nas diferentes partes da cidade. Com base nos resultados dessa pesquisa, é implementado o sistema que visa a otimizar a distribuição de linhas e horários de ônibus em toda a cidade, levando em conta as necessidades e preferências dos residentes bem como o equilíbrio do sistema.

3. Com relação à afirmação: **“Precisamos de ônibus dia todo no residencial bela vita.”**;

Resposta:

O projeto de linhas que foi apresentado contemplava o que existia até aquele determinado momento. A oferta e a demanda serão ajustada para a realidade do momento da publicação final do edital. Toda linha que vier ser requisitada durante a futura concessão demanda obrigatoriamente do estudo de oferta e demanda. A equipe da Prefeitura realiza um estudo abrangente para determinar a oferta e a demanda de serviços de transporte público, sempre que necessário e/ou solicitado, nas diferentes partes da cidade. Com base nos resultados dessa pesquisa, é implementado o sistema que visa otimizar a distribuição de linhas e horários de ônibus em toda a cidade, levando em conta as necessidades e preferências dos residentes bem como o equilíbrio econômico-financeiro do sistema.

4. Com relação à afirmação: **“Gostaria de complementar por meio deste informar sobre a possibilidade de inclusão de um novo sistema, o mesmo utilizado em Curitiba, com a utilização de tubos em alguns pontos estratégicos da cidade que facilitariam o transbordo de passageiros. Muitas vezes, o passageiro precisa se deslocar de um ponto a outro, completamente em contramão, para poder pegar o ônibus que irá para a região correta. Com a implantação dos tubos em alguns pontos, o passageiro poderá fazer conexões em alguns pontos da cidade sem precisar ir necessariamente até os terminais. Além disso, gostaria de sugerir uma nova avaliação no ponto final do ônibus "Guaira". Muitos passageiros que utilizam o transporte moram mais abaixo no bairro, próximo à rua Florestópolis, onde se concentra um alto número de usuários do transporte, e o ponto final atual é na rua Desembargador Westfalen. Então, gostaria de sugerir uma nova avaliação para que o ponto final fosse a algumas quadras mais abaixo. Obrigado. Até. Narciso.”**;

Resposta:

O dimensionamento das linhas e definição dos itinerários foi realizado considerando a máxima eficiência do sistema, de forma a garantir que linhas com maior demanda sejam amparadas adequadamente pelo dimensionamento e alocação da frota proposta. Ademais, quanto a possibilidade de novos pontos de ônibus, a equipe da prefeitura realiza um estudo



abrangente para determinar a oferta e a demanda de serviços de transporte público, sempre que necessário e/ou solicitado, nas diferentes partes da cidade. Com base nos resultados dessa pesquisa, é implementado o sistema que visa a otimizar a distribuição de linhas e horários de ônibus em toda a cidade, levando em conta as necessidades e preferências dos residentes bem como o equilíbrio do sistema. Ademais, a implantação de novos sistemas de embarque e desembarque devem contemplar especificidades e características do Município, atendo a parâmetros técnicos.

5. Com relação à afirmação: **“Mais ônibus para o Terminal de Oficinas, estamos com muita falta de ônibus articulado, principalmente em horários de pico. Também queremos ter ônibus disponíveis em qualquer horário no bairro Jardim Porto Seguro, ninguém aguenta mais ter que ir para outro bairro para pegar ônibus. Obrigada.”**;

Resposta:

O projeto de linhas que foi apresentado contemplava o que existia até aquele determinado momento. A oferta e a demanda serão ajustadas para a realidade do momento da publicação final do edital. Toda linha que vier ser requisitada durante a futura concessão demanda obrigatoriamente do estudo de oferta e demanda. A equipe da Prefeitura realiza um estudo abrangente para determinar a oferta e a demanda de serviços de transporte público, sempre que necessário e/ou solicitado, nas diferentes partes da cidade. Com base nos resultados dessa pesquisa, é implementado o sistema que visa otimizar a distribuição de linhas e horários de ônibus em toda a cidade, levando em conta as necessidades e preferências dos residentes bem como o equilíbrio econômico-financeiro do sistema.

6. Com relação à afirmação: **“Melhorar.”**;

Resposta:

Os estudos elaborados com objetivo de apresentar o projeto da nova concessão do transporte público de passageiros do Município de Ponta Grossa, foi desenvolvido com intuito de apresentar uma otimização no sistema, com a inclusão de novas tecnologias viáveis pela ótica econômica e técnica, bem como, estabelecendo parâmetros de avaliação e desempenho na prestação do serviço com objetivo de trazer maior qualidade ao cliente do transporte coletivo.

7. Com relação à afirmação: **“Gostaria de parabenizar os envolvidos pelo ótimo trabalho.”**;

Resposta:

Agradecemos o reconhecimento do trabalho desenvolvido pelo corpo técnico da prefeitura e da consultoria contratada.



8. Com relação à afirmação: **“Precisamos de linha no residencial campo belo/ bela vista.”**;

Resposta:

O projeto de linhas que foi apresentado contemplava o que existia até aquele determinado momento. A oferta e a demanda serão ajustadas para a realidade do momento da publicação final do edital. Toda linha que vier ser requisitada durante a futura concessão demanda obrigatoriamente do estudo de oferta e demanda. A equipe da Prefeitura realiza um estudo abrangente para determinar a oferta e a demanda de serviços de transporte público, sempre que necessário e/ou solicitado, nas diferentes partes da cidade. Com base nos resultados dessa pesquisa, é implementado o sistema que visa otimizar a distribuição de linhas e horários de ônibus em toda a cidade, levando em conta as necessidades e preferências dos residentes bem como o equilíbrio econômico-financeiro do sistema.

9. Com relação ao questionamento: **“Gostaria de pedir mais ônibus, mais horários e pontos aqui na região do Campo Belo/Bela Vita no Cará-Cará. Assim como a instalação de pontos de ônibus também! Obrigado.”**;

Resposta:

O projeto de linhas que foi apresentado contemplava o que existia até aquele determinado momento. A oferta e a demanda serão ajustadas para a realidade do momento da publicação final do edital. Toda linha que vier ser requisitada durante a futura concessão demanda obrigatoriamente do estudo de oferta e demanda. A equipe da Prefeitura realiza um estudo abrangente para determinar a oferta e a demanda de serviços de transporte público, sempre que necessário e/ou solicitado, nas diferentes partes da cidade. Com base nos resultados dessa pesquisa, é implementado o sistema que visa otimizar a distribuição de linhas e horários de ônibus em toda a cidade, levando em conta as necessidades e preferências dos residentes bem como o equilíbrio econômico-financeiro do sistema.

10. Com relação ao questionamento: **“Bom dia. Seria muito importante fazer um mapeamento da nossa cidade e ver como ela cresceu, onde hoje surgiram muitas vilas novas e, com isso, mais passageiros novos. Pessoas que necessitam do transporte público para trabalhar, estudar etc. Falo isso pelo seguinte motivo: eu, usuário do transporte coletivo de Ponta Grossa, moro há 4 anos no Campo Belo no Cará-Cará. Inúmeras vezes fizemos aqui, a população como um todo, solicitação de ônibus, pois a grande maioria necessita. Colocaram então o Castanheira via Vicentino para passar em alguns horários pela manhã e alguns à tarde. Com isso, quando o mesmo não entrava na vila, nós passageiros descíamos na vila anterior e vínhamos a pé, muitas vezes no escuro e correndo riscos para chegar em casa. Enviei vários e-mails para os órgãos competentes da cidade e, com isso, colocaram mais um horário às 23:04 para passar na nossa**



vila. Precisamos urgentemente que alguém nos ajude, é nosso direito ter transporte público aqui no Campo Belo.”;

Resposta:

O projeto de linhas que foi apresentado contemplava o que existia até aquele determinado momento. A oferta e a demanda serão ajustadas para a realidade do momento da publicação final do edital. Toda linha que vier ser requisitada durante a futura concessão demanda obrigatoriamente do estudo de oferta e demanda. A equipe da Prefeitura realiza um estudo abrangente para determinar a oferta e a demanda de serviços de transporte público, sempre que necessário e/ou solicitado, nas diferentes partes da cidade. Com base nos resultados dessa pesquisa, é implementado o sistema que visa otimizar a distribuição de linhas e horários de ônibus em toda a cidade, levando em conta as necessidades e preferências dos residentes bem como o equilíbrio econômico-financeiro do sistema.

11. Com relação ao questionamento: “Precisamos de um ônibus exclusivo para o Campo Belo ou Bela Vita, como vocês falam. Nos horários de pico, as pessoas não conseguem nem entrar nos ônibus, então por gentileza, façam o favor de nos ajudar...”;

Resposta:

O projeto de linhas que foi apresentado contemplava o que existia até aquele determinado momento. A oferta e a demanda serão ajustadas para a realidade do momento da publicação final do edital. Toda linha que vier ser requisitada durante a futura concessão demanda obrigatoriamente do estudo de oferta e demanda. A equipe da Prefeitura realiza um estudo abrangente para determinar a oferta e a demanda de serviços de transporte público, sempre que necessário e/ou solicitado, nas diferentes partes da cidade. Com base nos resultados dessa pesquisa, é implementado o sistema que visa otimizar a distribuição de linhas e horários de ônibus em toda a cidade, levando em conta as necessidades e preferências dos residentes bem como o equilíbrio econômico-financeiro do sistema.

12. Com relação ao questionamento: “Ônibus no bairro Campo Belo Bela Vitta”;

Resposta:

O projeto de linhas que foi apresentado contemplava o que existia até aquele determinado momento. A oferta e a demanda serão ajustadas para a realidade do momento da publicação final do edital. Toda linha que vier ser requisitada durante a futura concessão demanda obrigatoriamente do estudo de oferta e demanda. A equipe da Prefeitura realiza um estudo abrangente para determinar a oferta e a demanda de serviços de transporte público, sempre que necessário e/ou solicitado, nas diferentes partes da cidade. Com base nos resultados dessa pesquisa, é implementado o sistema que visa otimizar a distribuição de linhas e horários de ônibus em toda a cidade, levando em conta as necessidades e preferências dos residentes bem como o equilíbrio econômico-financeiro do sistema.



13. Com relação à afirmação: **“Nós do bairro Campo Belo (linha Bela Vita) queremos ônibus em todos os horários, pois temos que ir longe para pegar ônibus. Quando está chovendo, temos que nos molhar para pegar ônibus. À noite, temos que descer no Tamara porque o ônibus não passa pelo bairro, e isso é perigoso para quem está vindo do trabalho ou da escola. Agradecemos.”**;

Resposta:

O projeto de linhas que foi apresentado contemplava o que existia até aquele determinado momento. A oferta e a demanda serão ajustadas para a realidade do momento da publicação final do edital. Toda linha que vier ser requisitada durante a futura concessão demanda obrigatoriamente do estudo de oferta e demanda. A equipe da Prefeitura realiza um estudo abrangente para determinar a oferta e a demanda de serviços de transporte público, sempre que necessário e/ou solicitado, nas diferentes partes da cidade. Com base nos resultados dessa pesquisa, é implementado o sistema que visa otimizar a distribuição de linhas e horários de ônibus em toda a cidade, levando em conta as necessidades e preferências dos residentes bem como o equilíbrio econômico-financeiro do sistema.

14. Com relação ao questionamento: **“Não é uma sugestão, é uma necessidade de mais ônibus na linha Castanheira via Vicentino, que passa no Campo Belo. Apenas 3 vezes pela manhã, mais duas ao meio-dia e depois apenas à noite. Não é suficiente! Nosso bairro cresce a cada dia e muitas pessoas que dependem do transporte estão sofrendo com a falta de horários e ônibus lotados. Aos domingos, o ônibus não entra na vila ou vai apenas até Siqueira, ou fica preso no terminal. Há pessoas que trabalham aos domingos e precisam pagar Uber para chegar ao trabalho. Sugiro mais pontos de ônibus, mais ônibus, mesmo que sejam ônibus pequenos, pelo menos a cada uma hora, e ônibus direto para o terminal central. Seria ótimo! Peço que analisem com carinho, pois há pais, mães e crianças que sofrem com a falta de transporte. Desde já, agradeço a atenção.”**;

Resposta:

O projeto de linhas que foi apresentado contemplava o que existia até aquele determinado momento. A oferta e a demanda serão ajustadas para a realidade do momento da publicação final do edital. Toda linha que vier ser requisitada durante a futura concessão demanda obrigatoriamente do estudo de oferta e demanda. A equipe da Prefeitura realiza um estudo abrangente para determinar a oferta e a demanda de serviços de transporte público, sempre que necessário e/ou solicitado, nas diferentes partes da cidade. Com base nos resultados dessa pesquisa, é implementado o sistema que visa otimizar a distribuição de linhas e horários de ônibus em toda a cidade, levando em conta as necessidades e preferências dos residentes bem como o equilíbrio econômico-financeiro do sistema.

15. Com relação ao questionamento: **“Deve sim entrar outra empresa, a VCG está monopolizando a cidade, e isso está prejudicando a comunidade, pois em pleno**



domingo, em VÁRIOS BAIRROS, não tem um ônibus sequer. É um verdadeiro descaso com a população.”;

Resposta:

O processo licitatório estruturada busca promover a competitividade, com igualdade de condições a todos os concorrentes, julgando as propostas dos licitantes a partir de critérios técnicos e objetivos estabelecidos no Edital, sagrando-se vencedor aquele que apresentar a menor tarifa com atendimento integral aos critérios estabelecidos. Assim, a Administração Pública tem como objetivo a contratação da melhor proposta, segundo as diretrizes definidas no Edital e demais documentos licitatórios. Quanto a necessidade de novos itinerários, a equipe da prefeitura realiza um estudo abrangente para determinar a oferta e a demanda de serviços de transporte público, sempre que necessário e/ou solicitado, nas diferentes partes da cidade. Com base nos resultados, é implementado o sistema que visa a otimizar a distribuição de linhas e horários de ônibus em toda a cidade, levando em conta as necessidades e preferências dos residentes bem como o equilíbrio do sistema.

16. Com relação ao questionamento: “Mas e para quem só usa o transporte eventualmente e não tem PIX, como fazer? Acho que a extinção do pagamento em dinheiro da passagem é um absurdo. Só vai complicar a vida do usuário eventual. O pagamento em dinheiro deve permanecer como opção pelo menos nesse caso.”;

Resposta:

Diversas formas de pagamento serão aceitas para garantir a entrada dos passageiros ao transporte coletivo, porém, a retirada do dinheiro em espécie no embarque direto nos veículos é uma tendência mundial, e além de maior segurança traz ganhos de otimização e agilidade durante o embarque. Ainda, o pagamento eletrônico (não somente via pix) traz maior celeridade na divulgação da transparência do transporte coletivo.

17. Com relação à afirmação: “Qual o motivo de não constar documentos sobre a construção e instalação de novos terminais de ônibus na cidade? Já sabemos que a população passou de 400 mil habitantes, e daqui a 20 anos teremos mais de 550 mil habitantes ou até mais! Passou da hora de instalar mais terminais de ônibus na cidade, haja vista que a ideia é ter pelo menos 2 concessionárias.”;

Resposta:

A construção de novos terminais e a manutenção/exploração dos atuais terminais foram objeto de estudo próprio, quem constam no Produto 06, demonstrando-se ineficiente novas implantações diante dos custos agregados de implantação e operação. Ademais, estas estruturas cada dia estão sendo menos utilizadas devido a integração via PLR's que vem sendo implantadas em nosso Município. Ainda, a implantação de novas tecnologias



de bilhetagem e gestão possibilitarão a integração temporal massiva, não necessitando especificamente de implantação de pontos físicos.

18. Com relação aos questionamentos: “Deveriam liberar vans para o transporte público.”;

Resposta:

A operação do serviço contará com diversas tecnologias veiculares, cada uma com dimensões e lotações diferentes, são eles: a) Midi-ônibus; b) Ônibus Básico; c) Ônibus Articulado Diesel; d) Ônibus Articulado Elétrico. Ademais, a prestação do serviço de transporte, como já definido no Edital não estará restrito a estes veículos, sendo possibilitado que o órgão gestor, se identificada a necessidade, poderá requerer ao concessionário a implantação de outros veículos.

19. Com relação ao questionamento: “Colocar ônibus em uma quantidade necessária ao povo pontagrossense. Colocar outra empresa sim, é necessário, pois deixar apenas uma empresa é colocar a democracia de escolha na cruz do improviso. Poderiam ter mais pontos instalados com lixeiras, poderia ter ônibus com a mínima dignidade ao povo, com assentos sim, sem ter que disputar ou até ser o mais rápido para pegar lugar no ônibus. Não estamos em um jogo para ver quem vence, e sim, estamos em uma vida real onde todos têm direito. Dar direito a outra concessionária de transitar na cidade é ser humilde ao ponto de pensar no povo que não tem dinheiro para Uber, 99 ou outro aplicativo qualquer. Desde que conheço a VCG, com os meus 30 anos de Ponta Grossa, observo a falta de respeito da empresa quanto ao treinamento dos colaboradores quanto a valorizar seus usuários. Vocês poderão pedir provas do que estou escrevendo, mas isso é o mesmo que pedir água em um deserto, é conveniente concordar comigo que dificilmente temos um número disponível, um site, um SAC.”;

Resposta:

O projeto de linhas que foi apresentado contemplava o que existia até aquele determinado momento. A oferta e a demanda serão ajustadas para a realidade do momento da publicação final do edital. Toda linha que vier ser requisitada durante a futura concessão demanda obrigatoriamente do estudo de oferta e demanda. A equipe da Prefeitura realiza um estudo abrangente para determinar a oferta e a demanda de serviços de transporte público, sempre que necessário e/ou solicitado, nas diferentes partes da cidade. Com base nos resultados dessa pesquisa, é implementado o sistema que visa otimizar a distribuição de linhas e horários de ônibus em toda a cidade, levando em conta as necessidades e preferências dos residentes bem como o equilíbrio econômico-financeiro do sistema. O processo licitatório foi desenvolvido buscando trazer a maior competitividade possível à licitação, apresentando critérios objetivos para análise das propostas e visando a



modernização do atual sistema, uma maior qualidade nos veículos, índices de desempenho e maior qualidade ambiental.

Ainda, o Edital elaborado prevê obrigatoriamente a implantação de canais de atendimento aos usuários.

20. Com relação à afirmação: “Boa noite. Essa lista aí não tem a linha Lagoa Dourada, vocês têm dívidas em colocar essa linha na lista. Obrigado.”;

Resposta:

O projeto de linhas que foi apresentado contemplava o que existia até aquele determinado momento. A oferta e a demanda serão ajustadas para a realidade do momento da publicação final do edital. Toda linha que vier ser requisitada durante a futura concessão demanda obrigatoriamente do estudo de oferta e demanda. A equipe da Prefeitura realiza um estudo abrangente para determinar a oferta e a demanda de serviços de transporte público, sempre que necessário e/ou solicitado, nas diferentes partes da cidade. Com base nos resultados dessa pesquisa, é implementado o sistema que visa otimizar a distribuição de linhas e horários de ônibus em toda a cidade, levando em conta as necessidades e preferências dos residentes bem como o equilíbrio econômico-financeiro do sistema.

21. Com relação à afirmação: “Moro no bairro Jardim Planalto/Idemira, cedo, no horário de ida das crianças à escola, o ônibus vai extremamente lotado, com crianças não conseguindo passar pela roleta e precisando ficar na escada da porta, o que é um absurdo e coloca a vida delas em risco. Antes da pandemia, era um ônibus grande, mas com a pandemia e o número reduzido de pessoas usando o transporte, é compreensível que tenham mudado para um ônibus pequeno. Porém, agora que o número de passageiros voltou ao normal, eles precisam voltar a usar o ônibus médio. As pessoas pagam 5,50 pela passagem, e ao menos merecem um transporte digno.”;

Resposta:

O projeto de linhas que foi apresentado contemplava o que existia até aquele determinado momento. A oferta e a demanda serão ajustadas para a realidade do momento da publicação final do edital. Toda linha que vier ser requisitada durante a futura concessão demanda obrigatoriamente do estudo de oferta e demanda. A equipe da Prefeitura realiza um estudo abrangente para determinar a oferta e a demanda de serviços de transporte público, sempre que necessário e/ou solicitado, nas diferentes partes da cidade. Com base nos resultados dessa pesquisa, é implementado o sistema que visa otimizar a distribuição de linhas e horários de ônibus em toda a cidade, levando em conta as necessidades e preferências dos residentes bem como o equilíbrio econômico-financeiro do sistema.



22. Com relação à afirmação: **“Sou contrário ao fornecimento de subsídio da Prefeitura Municipal de Ponta Grossa para a empresa! Que seja liberada acabado com a lei 7018!”**;

Resposta:

A aplicação de subsídio público no transporte coletivo é prática que vem sendo aplicada não só por Municípios, mas também por Governos Estaduais e Federais com objetivo de manter a tarifa em valores acessíveis à população diante dos crescentes aumentos dos custos operacionais do transporte coletivo. Ainda, referida prática, encontra-se delimitada no Plano de Mobilidade Urbana Nacional e foi autorizada por lei municipal com intuito de manter o equilíbrio econômico-financeiro do sistema sem onerar população.

23. Com relação ao questionamento: **“Há necessidade de o contrato ser tão longo? Vejamos o mundo de 20 anos atrás. Era muito diferente do que é hoje. As tecnologias, as formas de pensamento, a quantidade de habitantes e veículos, tudo mudou. Em nosso município também. O contrato de 20 anos atrás não supre as demandas atuais. E o novo contrato não irá suprir as futuras demandas. O contrato deve ter no máximo 10 anos, ainda assim seria longo. 4 anos já estaria de bom tamanho, sendo um contrato por gestão da prefeitura.”**;

Resposta:

Os Contratos de Concessão costumam ser longos para permitir a recuperação de investimentos, a estabilidade operacional, a gestão dos riscos e o desenvolvimento econômico do projeto. A duração desses contratos pode variar dependendo da área do projeto e custos de implantação e operação. Os governos e órgãos reguladores consideram esses fatores ao determinar a duração apropriada dos contratos de concessão para obter um equilíbrio entre os interesses do concessionário e do setor público em prol da melhoria da oferta dos serviços públicos aos cidadãos. Ainda, destaca-se que o contrato elaborado prevê critérios de atualização tecnológica e de parâmetros contratuais

24. Com relação aos questionamentos: **“Quem ganhar o Lote 1 não tem direito a participar do Lote 2 e vice-versa. Com isso, abrimos chances de ter duas empresas distintas.”**;

Resposta:

O processo licitatório estruturado busca promover a competitividade, com igualdade de condições a todos os concorrentes, julgando as propostas dos licitantes a partir de critérios objetivos, como é o caso do critério de seleção de menor tarifa. Assim, a Administração Pública tem como objetivo a contratação da melhor proposta, segundo as diretrizes definidas no edital e demais documentos licitatórios. Ainda, foram estabelecidas condições que promovem a contratação das propostas mais vantajosas, de acordo com os



critérios estabelecidos nos documentos licitatórios. Com referência a proibição da mesma empresa se sagrar vencedora de dois lotes, referida prática não se mostra adequada frente a dimensão atual do sistema de transporte.

25. Com relação à afirmação: **“É necessário que haja uma fiscalização mais rígida por parte da concessionária e/ou da prefeitura nos terminais, além de reforma e expansão dos mesmos. A cidade está crescendo e os terminais atuais, especialmente o de Nova Rússia, demonstram que já estão sem espaço para atender à demanda, além disso, a expansão permitiria que veículos articulados operassem com mais eficiência. Seria útil que houvesse a possibilidade de comprar créditos para o cartão em lojas e por aplicativo, como ocorre em outras cidades já.”;**

Resposta:

O Edital apresentado estabelece critérios técnicos e objetivos de fiscalização e qualidade do sistema, agregando inclusive a limpeza e conservação de terminais. Ainda, já estão em andamento no setor competente da Prefeitura os projetos para reforma e adequação dos terminais, com vistas a melhorar o atendimento à população.

26. Com relação ao questionamento: **“Seria útil que houvesse a possibilidade de comprar créditos para o cartão em lojas e por aplicativo como ocorre em outras cidades já”**

Resposta:

Diversas formas de pagamento serão aceitas para garantir a entrada dos passageiros ao transporte, com vistas a trazer maior comodidade aos usuários e transparência do transporte coletivo.

27. Com relação ao questionamento: **“Sugiro que, independentemente do valor cobrado da tarifa, cada ônibus poderia receber via Pix por meio do QR code, além da bilhetagem eletrônica ou até mesmo possuir uma máquina de cartão de débito, pois seria mais viável caso algum passageiro não tenha dinheiro na hora e nem o cartão eletrônico da empresa.”;**

Resposta:

Diversas formas de pagamento serão aceitas para garantir a entrada dos passageiros ao transporte coletivo, trazendo maior segurança, ganhos de otimização e agilidade durante o embarque. Ainda, o pagamento eletrônico trará maior celeridade na divulgação da transparência do transporte coletivo.



28. Com relação à sugestão: “Olá, com respeito a todos, 1º: como premissa, devemos ter auditoria externa contábil todo ano das operações, também transparência de todas as demonstrações financeiras e contábeis; 2º: fazer mais terminais porque parou no tempo, (Criação do terminal Santa Paula), linha para Vila Campos dos Eliseos que não tem ônibus para o terminal central); 3º: instalações de placas solares nos terminais e tomadas para os usuários; 4º: análise do mapa que é possível ônibus a cada 15 minutos em todas as vilas com pouco custo.”;

Resposta:

São previstos mecanismos de controle e avaliação de informações, referentes ao serviço. Conforme disposto no Anexo II - Sistema de Mensuração de Desempenho. Ademais, o projeto apresentado traz a figura do Verificador Independente, que se portará como uma auditoria permanente com vistas a verificar integralmente o cumprimento dos requisitos técnicos e de qualidade exigidos na licitação. Ainda, o projeto estabelece inúmeros documentos que deverão ser apresentados periodicamente pela concessionária, entre eles, balanço financeiro e contábil.

A equipe da Prefeitura realiza um estudo abrangente para determinar a oferta e a demanda de serviços de transporte público, sempre que necessário e/ou solicitado, nas diferentes partes da cidade. Com base nos resultados dessa pesquisa, é implementado o sistema que visa otimizar a distribuição de linhas e horários de ônibus em toda a cidade, levando em conta as necessidades e preferências dos residentes bem como o equilíbrio econômico-financeiro do sistema.

Com relação aos terminais, estas estruturas vem demonstrando-se ineficientes diante dos custos agregados de implantação e operação. Ademais, cada dia estão sendo menos utilizadas devido a integração via PLR's que vem sendo implantadas em nosso Município. Ainda, a implantação de novas tecnologias de bilhetagem e gestão possibilitarão a integração temporal massiva, não necessitando especificamente de implantação de pontos físicos.

29. Com relação ao questionamento: “A respeito da bilhetagem: Gostaria de saber se haveria a possibilidade de o passageiro que possui cartão transporte junto à empresa e tem saldo de passagens no seu cartão, ter a possibilidade de fazer o saque desse valor. Poderia disponibilizar esse recurso para o passageiro, pois se é dele, por que não permitir o saque do que é seu por direito?”;

Resposta:

Os critérios de validade dos créditos, e as condições de resgate serão estabelecidos pelo Poder Concedente. Ademais, o crédito já adquirido não dispõe de meios legais previstos na legislação municipal para devolução ao usuário.

30. Com relação ao questionamento: “Pessoal, sei que estamos discutindo melhorias para o transporte público de Ponta Grossa, mas quando esse transporte deixa a



população em descaso, ficamos sem ônibus há mais de um ano aos domingos e quando sábado é feriado, a situação só piora. São mais de 400 mil famílias sem lazer, sem saúde, vivendo um toque de recolher aos domingos e feriados. O que está acontecendo? Por que estamos sem ônibus aos domingos? Penso que seja uma afronta e um descaso com a população.”;

Resposta:

O projeto de linhas que foi apresentado contemplava o que existia até aquele determinado momento. A oferta e a demanda serão ajustadas para a realidade do momento da publicação final do edital. Toda linha que vier ser requisitada durante a futura concessão demanda obrigatoriamente do estudo de oferta e demanda. A equipe da Prefeitura realiza um estudo abrangente para determinar a oferta e a demanda de serviços de transporte público, sempre que necessário e/ou solicitado, nas diferentes partes da cidade. Com base nos resultados dessa pesquisa, é implementado o sistema que visa otimizar a distribuição de linhas e horários de ônibus em toda a cidade, levando em conta as necessidades e preferências dos residentes bem como o equilíbrio econômico-financeiro do sistema.

31. Com relação ao questionamento: “Assim como em Curitiba, seria bom colocar um aviso para tirarem as mochilas das costas, usarem fone de ouvido. Porque logo logo vou perder meu réu primário de tanto bater nesses estudantes sem noção.”

Resposta:

O Poder Concedente atua sempre na melhoria do sistema e realiza constantemente ações com foco na melhoria de qualidade do serviço .

32. Com relação ao questionamento: “ Horários do ônibus Santa Paula nunca estão corretos, ou tem menos ônibus do que consta no horário ou está especificado errado, ele sempre está lotado, sempre chega atraso, está mais do que na hora de tomar uma providência, esse ônibus só está lotado porque o pessoal quer descer na frente do UPA para fazer a integração para o Roma. Por favor, coloquem um central Roma ou coloque os articulados para rodas na linha do Santa Paula.”

Resposta:

A equipe da prefeitura realiza um estudo abrangente para determinar a oferta e a demanda de serviços de transporte público, sempre que necessário e/ou solicitado, nas diferentes partes da cidade. Com base nos resultados dessa pesquisa, é implementado o sistema que visa a otimizar a distribuição de linhas e horários de ônibus em toda a cidade, levando em conta as necessidades e preferências dos residentes bem como o equilíbrio do sistema.

33. Com relação ao questionamento: “Ônibus com mais tecnologia e rever a saída do escapamento dos ônibus que hoje é atrás ou ao lado. Colocar a saída de escapamento atrás mais no alto para não soltar os gases próximo as pessoas e



janelas dos carros. Também colocar em prática o treinamento para os motoristas para melhor atender os usuários.”

Resposta:

Os parâmetros e características dos veículos serão definidos pelo Poder Concedente. Ainda, o escapamento superior traz impactos na operação, tais como possível redução no número de bancos e maior custo de manutenção.

34. Com relação ao questionamento: “Terminais sem manutenção, horríveis, pouco ônibus”

Resposta:

Está em trâmite no Poder Executivo processos que visam a manutenção e readequação dos terminais.

35. Com relação ao questionamento: “Pontos de ônibus no recanto Brasil faz 1 ano e meio ainda não têm ônibus ouro verde cerejeiras recanto Brasil Santa Teresa horários péssimos, ajudem por favor, fora os atrasos um ônibus fazer 4 vilas tá horrível isso.”

Resposta:

A equipe da prefeitura realiza um estudo abrangente para determinar a oferta e a demanda de serviços de transporte público, sempre que necessário e/ou solicitado, nas diferentes partes da cidade. Com base nos resultados dessa pesquisa, é implementado o sistema que visa a otimizar a distribuição de linhas e horários de ônibus em toda a cidade, levando em conta as necessidades e preferências dos residentes bem como o equilíbrio do sistema.

36. Com relação ao questionamento: “Na Matriz de Riscos, Item Risco de Demanda: Variação da demanda estimada nos estudos de viabilidade, questiona-se: o que o entende por demanda? Se a prestação do serviço se dá por quilômetro rodado, não caberia risco compartilhado quanto à demanda de passageiros. O planejamento da missão operacional é de responsabilidade do Poder Concedente a quem cabe o poder regulatório e a emissão de ordem de serviços estabelecendo a oferta a ser cumprida pelo Concessionário, os recursos e demais requisitos a serem utilizados. Além disso, a remuneração da Concessionária é por produção quilométrica. Logo, cabe ao Poder Concedente monitorar e controlar a demanda a bem da composição do preço da Tarifa Pública, cuja arrecadação é de sua inteira competência. Por outro lado, a parte que se aplica ao Concessionário não poderá exceder ao desconto remuneratório decorrente da perda de qualidade do serviço, cuja causa seja dada pela Concessionária após submetida à avaliação de desempenho.”



Resposta:

O risco da demanda é atribuído ao Poder Concedente, uma vez que o setor privado é remunerado com base na quilometragem percorrida por ele. É importante destacar, no entanto, que existem mecanismos previstos para lidar com variações na quilometragem percorrida, conforme estipulado no item 1.4. do Apêndice VIII.V - Diretrizes para Avaliação do Risco de Demanda.

37. Com relação ao questionamento: “ Na Matriz de Riscos, Item Alterações Financeiras: Alteração do cenário macroeconômico ou aumento de custo de capital e variação das taxas de câmbio, exceto aqueles decorrentes de fatos imprevisíveis, ou previsíveis, porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado;, entende-se que a proteção da área econômica deve estar contemplada na perpetuidade do contrato, sendo garantido o equilíbrio econômico-financeiro. A alocação de riscos macroeconômicos ao operador é de legalidade duvidosa.”

Resposta:

A alocação está em linha com as melhores práticas, tendo sido alocados ao concessionário os riscos macroeconômicos que não sejam decorrentes de fatos imprevisíveis, ou previsíveis, porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado

38. Com relação ao questionamento: “Na Matriz de Riscos, Item Variações Ordinárias de Custos: Variação ordinária dos custos de insumos, operacionais, de manutenção, de compra, de investimentos, dentre outros dessa natureza, deve-se considerar que a equação paramétrica não resulta da composição dos parâmetros que agrupam as principais contas do sistema. A falta de sincronia dos custos com a equação paramétrica desequilibra o Fluxo de Caixa da Proposta quando posto em execução. A variação ordinária dos custos só poderia ser alocada como risco do operador se a fórmula paramétrica fosse readequada para refletir os grupos de custos da concessionária.”

Resposta:

A fórmula paramétrica adotada é adequada, pois os custos com mão de obra e diesel representam 67% do Opex anual. Para os considerar a variação dos demais componentes do Opex, a fórmula paramétrica inclui o INPC. Assim, a utilização desta metodologia garante o reajuste que reflete a variação dos preços dos insumos adequadamente.

39. Com relação ao questionamento: “Na Matriz de Riscos, Item Capacidade Financeira: Capacidade financeira e/ou de captação de recursos pela Concessionária, assim como aumento do custo de empréstimos e financiamentos



a serem obtidos pela Concessionária para a execução das atividades, realização de investimentos ou custeio das operações objeto da Concessão;, entende-se que a matriz de risco de capacidade financeira é do operador, respeitado o limite de 15 dias estabelecido no projeto inicial do fluxo de caixa, cabendo à concessionária ressarcimento do custo excessivo.”

Resposta:

A alocação de riscos é realizada de acordo com a capacidade de cada uma das partes e acomodá-los/controlá-los. A Concessionária deve ser responsável pelos custos associados a captação de recursos, conforme melhores práticas de alocação de riscos, independente do referido prazo de 15 dias, que poderá ser dilatado quando não houver concordância nos valores a serem repassados a título de remuneração pela operação.

40. Com relação ao questionamento: “Na Matriz de Riscos, Item Erro de Projetos: Erros, omissões ou alterações de eventuais projetos de engenharia, incluindo metodologia de execução, e/ou de tecnologia da CONCESSIONÁRIA, desde que ocorram por sua iniciativa, entende-se que a concessionária deve ficar responsável apenas pelos erros de execução. Os erros de projeto devem ser alocados ao Poder Concedente, a quem compete fornecer informações estruturais e requisitos de projeto previamente.”

Resposta:

Não se trata de uma licitação baseada no modelo tradicional de contratação, em que o Poder Público externa com alto nível de detalhamento os "meios" pelos quais o privado deverá executar o escopo contratual. Nesse cenário, é coerente que erros de projeto sejam um risco alocado ao parceiro público. Entretanto, no caso presente, trata-se de uma concessão, em que o Poder Concedente disponibiliza não um projeto básico detalhado, mas estudos com nível de detalhamento de "elementos" de projeto básico, ou de "anteprojeto" (como previsto nas leis 8987/95 e 11079/04), de modo que o foco é com os resultados, cabendo ao concessionário arcar com os riscos dos "projetos" que eventualmente venha a confeccionar. A alocação de riscos, portanto, está em linha com as melhores práticas e com a legislação

41. Com relação ao questionamento: “Na Matriz de Riscos, Item Tributos: Custos correspondentes a impostos e outros tributos incidentes sobre as atividades executadas pela Concessionária;, entende-se que a alocação do risco está inadequada, pois a tarifa de remuneração não contempla a mesma base divisionária formadora da tarifa pública, fato que deve ser adequado, pois os impostos sobre a receita são atribuídos aos usuários e não sobre a produção da empresa. Sugere-se realocar o risco para o Poder Concedente, pois o risco da arrecadação não seria do operador.”

Resposta:



A matriz de riscos elaborada está de acordo com o previsto em Lei (art. 9º, §3º da Lei 8987/95).

- 42. Com relação ao questionamento: “No Documento Complementar - Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira, o cálculo da idade média da frota consignada no estudo de viabilidade não condiz com a realidade. Sugere-se que seja estabelecida uma metodologia de cálculo da idade média.”**

Resposta:

Os critérios de renovação da frota atendem o encargo contratual exigido para manutenção da idade média da frota, assim como idade máxima individual a seguir: DIESEL: Média máxima de 7 anos e individual máxima de 10 anos, exceto articulado diesel, que tem idade máxima individual de 11 anos; ELÉTRICOS: Individual máxima de 15 anos.

- 43. Com relação ao questionamento: “No Documento Complementar - Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira, considerando que a garagem é um bem vinculado na execução do serviço, não se pode desconsiderar esse investimento inicial, devendo ser prevista sua inclusão no Fluxo de Caixa.”**

Resposta:

Para os imóveis e instalações a serem utilizados como garagem, é considerado que estes serão alugados. Dessa forma, os gastos com garagem constituem custos com operação (Opex) e não investimentos (Capex).

- 44. Com relação ao questionamento: “No Documento Complementar - Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira, o não previu a preparação da infraestrutura de abastecimento elétrico como investimento da frota. Quem deverá arcar com esse custo? Caso seja o operador, de que forma será feita a remuneração?”**

Resposta:

É previsto o investimento em infraestrutura de abastecimento elétrico no cenário base. Constitui Capex (investimentos) do projeto - vide doc. 27 Estudo de Viabilidade, na tabela 4, bem como os custos de operação, apresentados nos custos fixos, constantes na tabela 3 do mesmo documento. A concessionária deverá arcar com esses custos, com a remuneração prevista na planilha de composição de custos.

- 45. Com relação ao questionamento: “No Documento Complementar - Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira, há uma incompatibilidade de distribuição da Frota Articulado Elétrico indo a 14 anos de utilização, sendo que a Planilha**



do Edital prevê o máximo de 13 anos de uso dessa categoria. Qual disposição deve prevalecer para a formulação da proposta?”

Resposta:

A idade máxima para os veículos elétricos é de 15 anos.

46. Com relação ao questionamento: “No Documento Complementar - Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira, há uma incompatibilidade na Distribuição da Frota Articulado Diesel indo a 11 anos de utilização, sendo que o Edital prevê o máximo de 10 anos de uso dessa categoria. Qual disposição deve prevalecer para a formulação da proposta?”

Resposta:

A idade máxima para os veículos diesel é de 10 anos.

47. Com relação ao questionamento: “No Documento Complementar - Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira, requer-se sejam disponibilizadas as planilhas auxiliares que deram margem para o cálculo das REPOSIÇÃO DE BATERIAS, bem como seja informado se a metodologia aplicada é a mesma da formação de preços empregados pelo Edital de Concorrência”

Resposta:

A reposição das baterias foi estimada considerando os valores das baterias obtidos em outros procedimentos licitatórios e em análises de mercado.

48. Com relação ao questionamento: “No Documento Complementar - Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira, requer-se seja informado o intervalo de confiança do percentual de SEGURO E LICENCIAMENTO, o tipo de cobertura de seguro requerido e sua respectiva fonte de referência, bem como sejam disponibilizadas as planilhas auxiliares que deram margem para os cálculos dos percentuais de formação de preço empregados no Estudo de Viabilidade; Pedese seja igualmente informado se a metodologia do Valor Unitário aplicada é a mesma da formação de preços empregados pela Metodologia da ANTP”

Resposta:

Os valores constantes no relatório são referenciais e não vinculam a obrigação contratual. As despesas com Seguro e Licenciamento foram estimadas com base na metodologia da ANTP. Ademais, para definir o custo das garantias contratuais, foi considerado o percentual 0,20% ao ano, sobre o valor da remuneração contratual. Quanto



os seguros e licenciamentos, foi previsto o percentual de 0,84% ao ano, sobre o preço do veículo básico sem ITS, por veículo que compõe a frota operacional.

49. Com relação ao questionamento: “No Documento Complementar - Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira, requer-se seja informado o intervalo de confiança do percentual de MANUTENÇÃO DE INFRAELÉTRICA e sua respectiva fonte de referência, bem como sejam disponibilizadas as planilhas auxiliares que deram margem para os cálculos dos percentuais de formação de preço empregados no Estudo de Viabilidade; Pede-se que sejam igualmente disponibilizadas as planilhas auxiliares que deram margem para o cálculo do valor patrimonial dos carregadores e placas”

Resposta:

Os valores constantes no relatório são referenciais e não vinculam a obrigação contratual. As despesas com O&M de Infraestrutura Elétrica tomaram por base os investimentos orçados em outros procedimentos licitatórios, com uma taxa de 1% ao ano sobre os mesmos.

50. Com relação ao questionamento: “No Documento Complementar - Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira, requer-se sejam disponibilizadas as planilhas auxiliares que deram margem para o cálculo das GARANTIAS CONTRATUAIS e informar se a metodologia aplicada é a mesma da formação de preços empregados pelo Contrato de Concessão”

Resposta:

As Garantias Contratuais foram estimadas com base na metodologia da ANTP.

51. Com relação ao questionamento: “No Documento Complementar - Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira, requer-se seja informado o intervalo de confiança do percentual e sua respectiva fonte de referência, inclusive para a nova tecnologia EURO VI, bem como sejam disponibilizadas as planilhas auxiliares que deram margem para os cálculos dos percentuais de formação de preço empregados no Estudo de Viabilidade para os seguintes itens: frota auxiliar, operação e manutenção da infraestrutura da garagem, fiscalização, salários e proventos de manutenção, administração e diretoria, despesas administrativas gerais, locação de infraestrutura, manutenção de infraestrutura, despesas ambientais. Ainda, requer seja informado se a metodologia aplicada aos itens citados é a mesma da formação de preços empregados pela Metodologia da ANTP, quando cabível.”

Resposta:



Foram baseados na metodologia da ANTP, os critérios usados para formar os preços de Mão de Obra de Fiscalização, Manutenção, Administração e Diretoria, as Despesas com Frota Auxiliar, O&M de Garagem e Ambientais. As Despesas Gerais têm como referência o Manual do GEIPOT (Ministério dos Transportes), e a Locação de Infraestrutura de Garagens se baseou em valores de instalações e terrenos da metodologia ANTP, convertidos em aluguel.

52. Com relação ao questionamento: “No Documento Complementar - Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira, requer-se sejam disponibilizadas as planilhas auxiliares que deram margem para o cálculo do Custo Unitário da FROTA AUXILIAR e informar se a metodologia aplicada é a mesma da formação de preços empregados pela Metodologia da ANTP”

Resposta:

Os critérios de custeio foram extraídos da ANTP. As informações fornecidas são suficientes para confecção das propostas econômicas.

53. Com relação ao questionamento: “No Documento Complementar - Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira, requer-se seja informado o intervalo de confiança, para cada categoria de veículos, do percentual de consumo e sua respectiva fonte de referência, inclusive para a nova tecnologia EURO VI, bem como sejam disponibilizadas as planilhas auxiliares que deram margem para os cálculos dos percentuais de formação de preço empregados no Estudo de Viabilidade, dos seguintes itens: Lubrificantes, ARLA e Peças e Materiais de Manutenção, de modo a compreender seus critérios”

Resposta:

Os valores utilizados para parâmetros de consumo são referenciais, obtidos pelo Departamento de Transporte através de dados públicos. Destaca-se que o proponente deverá utilizar seus próprios índices e know-how na elaboração da proposta, mantendo-se dentro dos limites do Edital.

54. Com relação ao questionamento: “No Apêndice VIII.IV - Diretrizes para Avaliação do Risco de Demanda, item 1 - Do Risco de Demanda, sendo a quilometragem estabelecida pelo Poder Concedente e o serviço prestado de acordo com os parâmetros de qualidade oferecidos, entende-se que o risco de demanda não deveria ser compartilhado entre as partes, mas sim alocado ao Poder Concedente, uma vez que é esse último que planeja, monitora e controla o serviço. A Matriz de Risco constante do Apêndice VIII.III deve estabelecer que o compartilhamento ficará restrito ao fator de correção da Nota Final de Desempenho.”



Resposta:

O risco da demanda é atribuído ao Poder Concedente, uma vez que o setor privado é remunerado com base na quilometragem percorrida por ele. É importante destacar, no entanto, que existem mecanismos previstos para lidar com variações na quilometragem percorrida, conforme estipulado no item 1.4. do Apêndice VIII.V - Diretrizes para Avaliação do Risco de Demanda. Contribuição acolhida e redação do item 1.4 ajustada.

55. Com relação ao questionamento: “No Apêndice VIII.II - Reajustes e Revisões Tarifárias, a equação paramétrica contempla apenas alguns preços de insumos (mão de obra, combustível e INPC), estabelecendo um índice de reajuste. Sugere-se que a equação paramétrica reflita a composição do custo do serviço e reúna os grupos de custos previstos no (combustíveis/lubrificantes, peças e manutenção, pneus, mão de obra, custo de capital e INPC), para evitar desequilíbrios no valor da tarifa de remuneração do operador.”

Resposta:

A fórmula paramétrica adotada é adequada, pois os custos com mão de obra e diesel representam 67% do Opex anual. Para os considerar a variação dos demais componentes do Opex, a fórmula paramétrica inclui o INPC. Assim, a utilização desta metodologia garante o reajuste que reflete a variação dos preços dos insumos adequadamente.

56. Com relação ao questionamento: “No Anexo IV - Diretrizes Da Proposta Econômica, Apêndice IV.IV - Quadros Financeiros, verifica-se que, na composição do Quadro 3 dos Quadros Financeiros, ao definir Motoristas e Benefícios Trabalhistas como custos variáveis, vinculou-se o custo de mão de obra ao percurso realizado, o que contraria o princípio de que os custos de mão de obra têm base mensal. Sugere-se tratar como custo fixo, tal como na Metodologia da ANTP.”

Resposta:

A classificação proposta nos documentos licitatórios é adequada, uma vez que todos os custos que estão vinculados ao número de veículos são considerados custos variáveis, uma vez que a frota de cada tecnologia pode variar com o tempo.

57. Com relação ao questionamento: “No Anexo IV - Diretrizes Da Proposta Econômica, o Apêndice IV.III - Modelo de Proposta Econômica, ao definir Motoristas, Fiscalização e Benefícios Trabalhistas como custos variáveis, vinculou o custo de mão de obra ao percurso realizado, o que contraria o princípio de que os custos de mão de obra têm base mensal. Sugere-se que a mão de obra seja tratada como custo fixo, tal como na Metodologia da ANTP. É



forçoso observar também que o custo da mão de obra para manutenção de veículos elétricos é significativamente maior, conforme a NR 10, do que aquele relativo aos veículos de combustão a diesel. No entanto, o não estabelece essa diferenciação, o que pode resultar em distorções. Sugere-se adotar critérios de composição de custos diferentes para esses veículos.”

Resposta:

A classificação proposta nos documentos licitatórios é mais adequada, uma vez que todos os custos que estão vinculados ao número de veículos são considerados custos variáveis, uma vez que a frota de cada tecnologia pode variar com o tempo. Quanto ao preço da manutenção dos elétricos, este valor é apresentado como % do preço do veículo. Dado que os elétricos são mais caros, está sendo considerado um custo de manutenção maior.

58. Com relação ao questionamento: “**No Anexo IV - Diretrizes Da Proposta Econômica, de acordo com o Apêndice IV.II - Modelo de Cálculo de Fator de Utilização, o FU seria pré calculado. Ocorre que o também admite o cálculo do FU em função do projeto da licitante, respeitados os intervalos da metodologia da ANTP, conforme o Apêndice IV.III - Modelo de Proposta Econômica, página 8. Os itens citados não estariam em contradição? Qual disposição deve prevalecer? Ainda, cabe observar que a metodologia utilizada na composição do FU diverge da metodologia da ANTP, que serve de referência para composição do custo do serviço. Requer-se sejam disponibilizados os cálculos que resultaram no FU utilizado no estudo de viabilidade, de modo a compreender os critérios utilizados pelo.**”

Resposta:

O cenário base da licitação utiliza coeficientes calculados conforme a metodologia apresentada no apêndice IV.II - Modelo de Cálculo de Fator de Utilização. Esta é a metodologia indicada.

59. Com relação ao questionamento: “**No Anexo IV - Diretrizes Da Proposta Econômica, especificamente no Apêndice IV.I - Metodologia Tarifária ANTP, foram identificadas algumas incompatibilidades entre a metodologia da ANTP e as regras do . Primeiramente, cabe apontar que a metodologia da ANTP não prevê em sua composição de custos a utilização de veículos elétricos. Assim, sugere-se que o contemple um item esclarecendo que a metodologia da ANTP será utilizada para o cálculo do custo do serviço e para a apresentação do demonstrativo de resultado que deverá compor o Fluxo de Caixa Projetado, inclusive para os veículos elétricos. Ainda, sugere-se que os fatores de consumo dos veículos elétricos constem detalhados no Caderno de Frota, inclusive com os respectivos intervalos de confiança, produzindo-se um caderno para o veículo elétrico com todos os parâmetros necessários para que essa categoria seja**



implementada, inclusive manutenção e garagem. Por fim, veja-se que a Metodologia da ANTP define a tarifa por passageiro, ao passo que o define a tarifa por quilômetro. Sendo assim, questiona-se como serão tratadas essas divergências no futuro contrato.”

Resposta:

A metodologia da ANTP foi utilizada para a definição dos coeficientes técnicos de consumo de insumos, e não a modelagem tarifária. Os dados referentes aos elétricos foram obtidos diretamente com fornecedores, visto que a operação de veículos elétricos no Brasil é recente.

60. Com relação ao questionamento: “No Anexo IV - Diretrizes da Proposta Econômica, item 1 - Introdução, o Edital contraria a definição de tarifa pública e tarifa de remuneração conceituada na Lei da Mobilidade, de modo que deverá constar uma forma de cálculo de equivalência para que se aplique o conceito previsto na lei com respeito à ocorrência de déficit ou superávit tarifário, de modo a evitar possíveis conflitos.”

Resposta:

O Anexo não despreza os conceitos da Política de Mobilidade. Ao contrário, os confirma. O projeto contém a tarifa de remuneração, ainda que se tenha adotado uma modelagem de haver uma tarifa para cada tecnologia. O item 1.2.2.1 e 1.2.2.2 bem revelam que, não obstante a existência de uma tarifa por tecnologia, cada lote possui, de forma consolidada, tarifa de remuneração única, distinta da tarifa pública, que é aquela que será cobrada do usuário e definida pelo Poder Concedente.

61. Com relação ao questionamento: “No item 10 - Mecanismo de Remuneração da Concessionária, subitem 4. Procedimentos para Aprovação e Pagamento da Receita Tarifária Final, segundo os procedimentos estabelecidos, o prazo mínimo de remuneração, contado do primeiro dia de serviço, seria de, no mínimo, 33 dias, podendo chegar a 47 dias. Trata-se de prazo consideravelmente maior que o previsto para remuneração do capital de giro reservado para esse fim. Sugere-se modificar a sistemática, prevendo mecanismos de antecipação e compensação no mês seguinte, de modo que o prazo de recebimento pelos serviços não ultrapasse 15 dias.”

Resposta:

O prazo para o pagamento atinge os 47 dias apenas em caso de questionamentos. O rito normal de mensuração e aceite da remuneração final é de 2 semanas (conforme itens 4.2 e 4.3 do ANEXO III – MECANISMO DE REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA). Após a concordância, entre as partes, do valor, a emissão da fatura



deverá ser realizada até 5 dias (4.9 do ANEXO III – MECANISMO DE REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA). Por isso que estabelecer o investimento de capital de giro no prazo de 15 dias é adequado.

62. Com relação ao questionamento: **“No Apêndice I.V - Especificações para Operação, item 3 - Critérios, os números de ocupação máxima dos veículos constantes na Tabela 1 - Ocupação Máxima e RVC estão em divergência com as especificações dos veículos previstas no Apêndice I.I - Especificação para os Veículos.”**

Resposta:

Contribuição acolhida. As especificações de veículos serão ajustadas na versão final do Edital, levando-se em conta também a inserção dos novos modelos EURO VI.

63. Com relação ao questionamento: **“No Apêndice I.I - Especificações para Veículos, não há vinculação com a Norma Regulamentadora NR 10 no que se refere à segurança de pessoal e aos custos marginais com segurança e proteção, vinculado aos veículos elétricos. Cabe frisar, ainda, que a metodologia da ANTP não prevê custos ambientais relacionados com o descarte das baterias dos veículos elétricos. Como será feita a remuneração desse item?”**

Resposta:

Contribuição acolhida no que tange à vinculação do ANEXO II à NR10. Quanto ao descarte das baterias, esta é de responsabilidade da fabricante, com orientação adicionada ao documento ANEXO I - CADERNO DE ENCARGOS.

64. Com relação ao questionamento: **“No Apêndice I.I - Especificações para Veículos, Item 6 - Veículos Urbanos, a Tabela 3 - Especificações técnicas para Ônibus Básico Urbano prevê uma capacidade mínima de 84 passageiros, a qual se enquadra na categoria Padron pela NBR 15.570/21, e não na categoria em questão.”**

Resposta:

As especificações de veículos serão ajustadas na versão final do Edital, levando-se em conta também a inserção dos novos modelos EURO VI.

65. Com relação ao questionamento: **“O item 15.9 traz os limites máximos de tarifa global e por tecnologia. Todavia, como exposto em outro quesito apresentado, o não prevê investimento para garagens e ITS. Caso esses custos sejam incluídos,**



os limites em comento necessariamente terão de ser alterados. Qual o entendimento da entidade licitante sobre esse ponto?”

Resposta:

Os custos com Locação de Garagem compõe os custos operacionais (Opex) do projeto do cenário base. Portanto, já estão sendo considerados nos valores apresentados no item 15.9 do edital. Quanto aos custos de ITS, se incluso como obrigação do concessionário sua contratação, serão considerados no cenário base que compõe os valores por quilômetro de cada tecnologia.

66. Com relação ao questionamento: “No item 15.5 do , que trata dos elementos que devem ser considerados pelo licitante para a formulação da proposta econômica, o número (ii) não está em conformidade com o estudo de viabilidade, que não considerou investimento necessário em garagem, conforme exposto anteriormente.”

Resposta:

Garagem constitui um item dos custos operacionais (Opex), na forma de aluguel, e não dos investimentos (Capex).

67. Com relação ao questionamento: “O item 15.1 do estabelece que caberá a cada licitante realizar, por sua própria conta e risco, investigações, levantamentos e estudos, bem como desenvolver projetos para permitir a apresentação de sua proposta econômica. Ocorre que o não traz o Projeto Básico ou Termo de Referência, conforme previsto no art. 18 de Lei Federal nº 14.133/2021. Tais documentos serão juntados posteriormente?”

Resposta:

Todos documentos necessários à formulação das propostas já constam no Edital. Em concessões, diante de sua natureza, exige-se nível de detalhamento próprio, distinto do modelo tradicional de contratação, em linha com o foco do Poder Público não quanto aos "meios", mas aos "resultados" que o Concessionário deverá entregar para a população na prestação do serviço público.

68. Com relação ao questionamento: “Considerando que os preços constantes na minuta do são de 2022, a entidade licitante atualizará tais valores? Com base em qual índice de atualização monetária?”

Resposta:



Os valores serão atualizados para a publicação final dos documentos licitatórios, sendo realizada uma nova orçamentação das premissas apresentadas.

69. Com relação ao questionamento: “A legislação aplicável ao certame continuará sendo a Lei Federal nº 14.133/2021 ou a entidade licitante pretende utilizar a Lei Federal nº 8.666/1993, cuja vigência foi estendida? Nesse último caso, quais itens do e seus anexos seriam alterados?”

Resposta:

Será aplicada a Lei 14.133/21.

70. Com relação ao questionamento: “O não prevê que os investimentos em infraestrutura, frota, assim como o pagamento da outorga serão efetuados em T-0, afetando substancialmente o resultado do fluxo de caixa. Sugere-se ajustar o modelo, evitando-se que o resultado não retrate a realidade do projeto.”

Resposta:

O estudo prevê que os investimentos serão desembolsados a partir do primeiro ano do projeto, ao passo que o pagamento da outorga está previsto para o ano inicial da concessão. No estudo referencial, o T-0 corresponde ao "Ano 1", o que representa apenas uma diferença na nomenclatura referente ao ano inicial do estudo.

71. Com relação ao questionamento: “É possível concorrer para os dois lotes utilizando-se do mesmo documento comprobatório de disponibilidade de garagem?”

Resposta:

É possível que as licitantes formem consórcios, compostas de diferentes empresas, para concorrer ao certamente. De acordo com a cláusula 8.6 do Edital: "8.6. Os CONSÓRCIOS poderão ser formados por até, no máximo, 3 (três) sociedades." Assim, caso vençam, deverão formar Sociedade de Propósito Específico, que tem como único objetivo a execução dos serviços, objeto da Concessão, conforme cláusulas 23.1 e 23.2, do Edital: "23.1. Para a assinatura do CONTRATO, a LICITANTE vencedora deverá constituir uma sociedade de propósito específico, em conformidade com a lei brasileira, com sede em Ponta Grossa/PR e na forma de sociedade anônima. 23.2. A CONCESSIONÁRIA constituída pela LICITANTE vencedora deverá ter como único objeto a execução dos SERVIÇOS objeto desta CONCESSÃO e atividades correlatas."

Ademais, prevê-se a possibilidade da participação das licitantes em mais de um Lote, conforme item 11.8 do Edital: "11.8. As LICITANTES poderão concorrer a mais de um



LOTE do objeto da LICITAÇÃO, desde que apresentem os documentos exigidos para cada um deles, nos termos estabelecidos neste EDITAL, bem como observadas as exigências de qualificação técnica previstas no item 16.10, sendo vedada a utilização do(s) mesmo(s) quantitativos(s) para mais de um LOTE. "

No entanto, o processo licitatório estruturado busca promover a competitividade, com igualdade de condições a todos os concorrentes, julgando as propostas dos licitantes a partir de critérios objetivos, como é o caso do critério de seleção de menor tarifa. Assim, a Administração Pública tem como objetivo a contratação da melhor proposta, segundo as diretrizes definidas no edital e demais documentos licitatórios. Assim, foram estabelecidas condições que promovem a contratação das propostas mais vantajosas, de acordo com os critérios estabelecidos nos documentos licitatórios.

Neste sentido, cada envelope deverá vir acompanhado de todos os documentos necessários para comprovação de viabilidade técnica, econômica e financeira. Com relação a garagem, caso o concessionário/consórcio utilize a mesma garagem para a disputa de ambos os lotes, esta deverá dispor de estrutura para atendimento integral dos lotes quando somados, não utilizando-se do mesmo quantitativo.

72. Com relação ao questionamento: “Considerando que o Edital prevê a necessidade de garagem para a execução do serviço, mas não prevê investimento inicial para tanto, qual será a forma de remuneração desse item futuramente adotada? Aluguel mensal, tal como previsto na Metodologia da ANTP? Investimento em T-0? É possível fazer a inclusão do investimento no Fluxo de Caixa?”

Resposta:

Para os imóveis e instalações a serem utilizados como garagem, é considerado que estes serão alugados. Dessa forma, os gastos com garagem constituem custos com operação (Opex) e não investimentos (Capex). No estudo de viabilidade econômico-financeira, este gasto é considerado na rubrica "Locação de Infraestrutura", que compõe os "Custos fixos" do projeto.

73. Com relação ao questionamento: “Considerando que a frota atual em operação no Município conta com os seguintes veículos: Total da frota 196 carros (frota operante 150), 20 articulados (14 operante e 06 reserva), 41 mid bus (22 operante e 19 reserva), 135 convencionais (114 operante e 21 reserva); e a previsão da modelagem traz um número considerado insuficiente de frota reserva notadamente quanto a necessidade de manutenções preventivas e corretivas, sugere-se o ajuste na modelagem para constar como o mínimo de veículos reserva de 10%, por categoria, como o mínimo usual em concessões similares de outros municípios.”

Resposta:

A relação entre frota operacional e patrimonial são adequadas, considerando as regras de idade média da frota e máxima individual prevista ao longo dos anos do projeto.



74. Com relação ao questionamento: **“A modelagem apresentada prevê a inclusão de articulados à diesel e sua desativação precoce com menos de 10 anos de uso (tempo usual de remuneração pelo tempo de inclusão e desativação do veículo). Em alguns casos, a previsão é que estes veículos rodem apenas 2 anos, sem prever a sua remuneração total. Considerando que não há mercado secundário para veículos adquiridos com as especificações próprias do Município, nem previsão de indenização do percentual não remunerado destes veículos, sugere-se ajuste na modelagem para prever uma indenização por parte do Município do montante não remunerado para veículos que rodem menos de 10 anos antes de sua desativação.”**

Resposta:

A idade máxima individual dos articulados a diesel é de 11 anos. Contudo deve ser respeitada a idade média dos veículos a diesel. As simulações de renovação de frota, para fins de construção do estudo econômico não geram obrigação ou vinculam o futuro concessionário a esse procedimento, sendo apenas uma das possíveis soluções a serem adotadas para cumprimento dos encargos contratuais.

75. Com relação ao questionamento: **“A modelagem proposta não está atualizada com parâmetros de valores para do corrente ano de 2023 (exemplo de insumos desatualizados: diesel, arla, pneus, recapagem, salários, etc) e contempla valores em relação a veículos (carroceria+chassi) em tecnologia não mais comercializada no mercado (EURO V), uma vez que a partir de 01/01/2023 só são comercializados veículos com tecnologia EURO VI, com preço substancialmente superior aos modelos anteriores. Ainda, há um descompasso importante entre a quilometragem projetada e a operação atual do Sistema de Transporte Coletivo do Município de Ponta Grossa, o que altera substancialmente a viabilidade econômico-financeira do projeto de Concessão. Sugere-se a republicação das minutas para consulta pública contendo valores mais adequados à realidade, com a atualização dos parâmetros mencionados.”**

Resposta:

Os valores serão atualizados para 2023, considerando as possibilidades tecnológicas permitidas quando da publicação da versão final do Edital.

76. Com relação ao questionamento: **“Consulta aos Indicadores de Qualidade QualiÔnibus: O Programa QualiÔnibus possui os Indicadores de Qualidade, que são coletados anualmente por diversas cidades brasileiras para possibilitar o processo de benchmarking. O WRI recomenda a consulta da metodologia dos indicadores Índice de cumprimento de viagens e Índice de pontualidade do início**



das viagens para auxiliar na construção da metodologia dos indicadores previstos no Anexo II. Contudo, é importante considerar o contexto local ao utilizar os indicadores QualiÔnibus como referência”.

Resposta:

Foi realizada a consulta da metodologia mencionada e serão avaliadas as possibilidades de implementação das sugestões apresentadas nos demais itens, conforme os documentos disponibilizados.

77. Com relação ao questionamento: **“Uso do termo “receita tarifária final”:**
O termo “receita tarifária final” é utilizado no Edital para se referir ao valor final de remuneração das concessionárias pela prestação do serviço. O uso deste termo é mais adequado para se referir ao montante arrecadado através do pagamento da tarifa pública pelos clientes, e não à remuneração do operador (ainda que esta seja baseada em uma tarifa técnica). Para garantir uma maior adequação das nomenclaturas utilizadas, sugere-se que o termo “receita tarifária final” seja substituído por outro mais adequado a este contexto, como “remuneração final da concessionária”.

Resposta:

Sugestão implementada nos documentos editais que utilizam o referido termo.

78. Com relação ao questionamento: **Escala dos indicadores**
Os indicadores de desempenho previstos, bem como a Nota Final de Desempenho (NFD), possuem uma escala que varia de 0 a 1, sendo 0 atribuído aos cenários de desempenho máximo e 1 aos cenários de desempenho mínimo. Essa relação inversamente proporcional entre o desempenho das concessionárias e o valor do indicador pode causar estranhamento para pessoas que não estão familiarizadas com os indicadores (como por exemplo, ao comunicar os resultados para a população geral), o que pode inclusive gerar interpretações equivocadas dos resultados atingidos.

Resposta:

A interpretação deriva do contexto e da forma que é anunciado o desempenho. A aplicação dos indicadores de desempenho, no cálculo da remuneração final da Concessionária, é definida na seção 1.1.1 do Anexo III - MECANISMO PARA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA. Nesta seção é observada que a nota final atua de forma negativa na remuneração, de forma a indicar em quanto a operação do serviço está aquém do ideal. Quando evidenciada a proposta dos indicadores, se torna mais claro e intuitivo o fato da nota zero, corresponder a uma operação com nenhum desvio em relação ao nível de qualidade proposta e uma nota final um, corresponder a uma operação com 100% de desvios.



79. Com relação ao questionamento: **“Escala dos indicadores: A fim de facilitar o entendimento dos indicadores, recomenda-se inverter a escala utilizada, atribuindo 1 ao cenário de desempenho máximo e 0 ao cenário de desempenho mínimo. Esse ajuste demandará uma correção na fórmula de cálculo da remuneração das concessionárias, que é apresentada no Anexo III do Edital de Concessão, bem como em demais fórmulas que considerem os resultados dos indicadores”**

Resposta:

A interpretação deriva do contexto e da forma que é anunciado o desempenho. A aplicação dos indicadores de desempenho, no cálculo da remuneração final da Concessionária, é definida na seção 1.1.1 do Anexo III - MECANISMO PARA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA. Nesta seção é observada que a nota final atua de forma negativa na remuneração, de forma a indicar em quanto a operação do serviço está aquém do ideal. Quando evidenciada a proposta dos indicadores, se torna mais claro e intuitivo o fato da nota zero, corresponder a uma operação com nenhum desvio em relação ao nível de qualidade proposta e uma nota final um, corresponder a uma operação com 100% de desvios.

80. Com relação ao questionamento: **Valor das metas de referência: Todos os indicadores possuem metas de referência (e suas respectivas tolerâncias), que são fixas ao longo do tempo. É importante que as metas estabelecidas sejam factíveis de serem atingidas, portanto é necessário que os valores adotados sejam embasados em um histórico de monitoramento do sistema da cidade ou no desempenho de outras cidades com características similares (desde que usem a mesma metodologia), a fim de que as metas sejam realistas e atingíveis. Metas ou tolerâncias muito brandas podem ser facilmente atingidas e trazer pouco impacto na qualidade do sistema, enquanto metas ou tolerâncias muito rígidas tem baixa chance de serem atingidas.**

Resposta:

O contrato prevê que as metas poderão ser revistas, quando das revisões ordinárias, considerando eventuais efeitos no equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

81. Com relação ao questionamento: **Valor das metas de referência: Para fins de referência, a seguir são apresentados valores obtidos para os indicadores QualiÔnibus Índice de cumprimento de viagens e Índice de pontualidade de início das viagens para cidades com até 400.000 habitantes que fazem parte do Grupo de Benchmarking. Cabe salientar que os indicadores QualiÔnibus possuem metodologia distinta dos indicadores previstos no Anexo II, portanto os valores servem apenas para nortear possíveis metas a serem adotadas, sendo fundamental que se considere o contexto local e a metodologia a ser adotada no contrato ao defini-las.**

- Índice de cumprimento de viagens: 81% - 100%



- Índice de pontualidade de início das viagens: 59% - 67%

Resposta:

Sugestões acatadas. Grau de tolerância atualizado.

82. Com relação ao questionamento: **Valor das metas de referência: Visto que são utilizadas metas de referências fixas, os denominadores dos indicadores propostos assumem valores constantes. Para fins de simplificação e facilidade de entendimento, sugere-se adotar uma simplificação das fórmulas, inserindo o valor da meta, em vez de adotar uma variável (visto que essa será constante). Essa mudança é especialmente válida para o Indicador de satisfação do munícipe, que apresenta uma fórmula de cálculo complexa.**

Resposta:

Sugestão acatada parcialmente, sendo realizado ajuste no Indicador de Desempenho de SATISFAÇÃO DO CLIENTE (MUNÍCIPE).

83. Com relação ao questionamento: **Valor das metas de referência: A depender dos valores utilizados como linha de base (cenário atual), pode-se prever a adoção de metas progressivas ao longo do tempo. Isso permite que as metas sejam mais factíveis em um horizonte de tempo mais curto, mas ainda assim busquem um padrão de qualidade mais elevado no médio e longo prazo.**

Resposta:

Para o período inicial da operação serão utilizadas metas pré-definidas, para permitir que os licitantes tenham pleno conhecimento dos encargos e grau de avaliação dos serviços. No futuro, a depender das análises de desempenho da futura Concessionária, poderão ser adotadas novas metas ou metas progressivas, sendo assim, o contrato prevê que as metas poderão ser revistas, quando das revisões ordinárias, no sentido de estabelecer no Sistema de Mensuração de Desempenho, métricas e parâmetros para serem alcançadas a longo prazo (entre 02 e 05 anos) como por exemplo: aumentar satisfação dos usuários, diminuição da emissão de CO², cumprimento de escala, pontualidade, etc.

84. Com relação ao questionamento: **Da não aferição dos indicadores O item 1.4 determina que caso um indicador não possa ser aferido por motivos atribuídos ao poder concedente, o indicador será desconsiderado na remuneração. Sugere-se que, ao invés de desconsiderá-lo, ele seja estimado como uma média dos indicadores de períodos anteriores ao período em questão (como, por exemplo, os 3 meses anteriores).**

Resposta:



Há uma desvantagem de utilizar o indicador de meses anteriores, no caso de não aferição do mesmo, dada a possibilidade de prejudicar a Concessionária, caso obtiver nota maior, por um risco que não é de sua responsabilidade. Neste caso, é proposto, se o Poder Concedente não consiga mensurar os indicadores, que ele arque com este risco e não faça descontos na remuneração da Concessionária, com base em valores passados.

85. Com relação ao questionamento: Da disponibilização dos dados utilizados: Recomenda-se que seja explicitado no edital todos os dados utilizados para cálculo dos indicadores, quais as fontes e de quem é a responsabilidade pela coleta e disponibilização (concessionárias, poder concedente ou verificador externo). Para viabilizar o monitoramento, é necessário garantir que os indicadores possam ser medidos pelo ente regulador e que o fluxo de informações não esteja sujeito a interferência externa.

Resposta:

Manifestação acolhida, será atribuída a responsabilidade objetiva de cada uma das partes na coleta das informações.

86. Com relação ao questionamento: Da disponibilização dos dados utilizados: É importante prever em quais formatos a concessionária deve disponibilizar os dados necessários para a aferição dos indicadores, de forma a garantir que tanto o poder concedente quanto o verificador independente tenham fácil acesso às informações e que elas estejam em formatos adequados para análise, processamento e auditoria.

Resposta:

Manifestação acolhida, deverá constar no Edital e Contrato que o órgão gestor indicará, sempre que solicitar determinada informação, em qual formato o mesmo deverá ser entregue.

87. Com relação ao questionamento: Revisão das metas: É interessante prever a revisão periódica das metas e tolerâncias a fim de adequá-las à evolução do serviço e do cenário local. Frente ao prazo de contrato de 20 anos, sugere-se a revisão a cada 5 anos, no mínimo.

Resposta:

O contrato prevê que as metas poderão ser revistas, quando das revisões ordinárias, considerando eventuais efeitos no equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Acolhe-se a contribuição no sentido de estabelecer no Sistema de Mensuração de Desempenho, que poderá o órgão gestor estabelecer métricas e parâmetros para serem alcançadas a longo prazo (entre 02 e 05 anos) como por exemplo: aumentar satisfação dos usuários, diminuição da emissão de CO², cumprimento de escala, pontualidade, etc.



88. Com relação ao questionamento: **Outros indicadores a serem explorados:** Para além dos indicadores já previstos no Anexo II, pode ser interessante incluir outros indicadores associados a temas atrelados à operação do serviço, como manutenção dos veículos e segurança viária. A metodologia QualiÔnibus apresenta os indicadores Quilometragem média entre falhas, Índice de multas de trânsito por excesso de velocidade, Índice sinistros de trânsito no sistema com vítimas feridas e Índice de sinistros de trânsito no sistema com vítimas fatais, que podem ser utilizados como base para construção de indicadores relacionados a essas temáticas.

Resposta:

Não pode haver dupla penalização nos contratos. Os Indicadores têm seu papel, mas existe também a aplicação de multas contratuais, que abrangem esses aspectos sugeridos, e muitos outros. Assim, são propostos indicadores de desempenho que mensuram a qualidade do serviço, enquanto que os demais encargos compreendem tópicos sugeridos como manutenção e infrações.

89. Com relação ao questionamento: **Indicador de desempenho “Cumprimento de escala”:** O parâmetro OCCE, utilizado para o cálculo do indicador Cumprimento de escala, está relacionado às viagens programadas não realizadas em relação ao total de viagens programadas. Recomenda-se que seja apresentado com maior clareza qual o critério para considerar uma viagem como realizada ou não realizada, a fim de evitar que exista margem para contestação sobre viagens não realizadas e estas sejam expurgadas, mascarando o indicador.

Resposta:

Já há definição técnica dos termos mencionados no Apêndice I.V - ESPECIFICAÇÕES PARA OPERAÇÃO. A avaliação de "viagem realizada" e "não realizada" se baseia nestas definições e nas condições descritas nos indicadores.

90. Com relação ao questionamento: **Indicador de desempenho “Cumprimento de escala”:** Ao definir esses critérios, é importante se atentar para que eles levem em conta a qualidade percebida pelo cliente. Por exemplo, viagens não realizadas devido a fatores externos, como congestionamentos ou intempéries, apesar de não estarem sob o controle da concessionária, ainda assim causam um impacto significativo na percepção dos clientes.

Resposta:

O cumprimento de escala objetivamente será auferido pelo órgão gestor, com a percepção subjetiva (do usuário) sendo avaliado sempre na pesquisa de satisfação.



91. Com relação ao questionamento: **Indicador de desempenho “Pontualidade da escala”**: O parâmetro OCCE, utilizado para o cálculo do indicador Pontualidade da escala, está relacionado às viagens com partidas atrasadas em relação ao total de partidas. O parâmetro atualmente não apresenta critérios para considerar uma viagem como atrasada ou não, além de não levar em conta viagens com partida adiantada (que também podem comprometer a qualidade da operação no ponto de vista do cliente). Sugere-se incluir limites de tolerância, tanto para viagens atrasadas quanto adiantadas. O indicador QualiÔnibus “Índice de pontualidade de viagens” prevê limites para essas tolerâncias que podem ser utilizados como referência para definição dos limites em Ponta Grossa (lembrando-se de considerar o contexto local).

Resposta:

Sugestão acatada. Será estabelecido objetivamente o critério considerado com "atrasado - a partir de 5 minutos" e "adiantado - a partir de 2 minutos". Ainda, será estabelecido determinados itinerários que poderão contar com tolerâncias diversas, inclusive com especificidade de horários.

92. Com relação ao questionamento: **Indicador de desempenho “Pontualidade da escala”**: A tolerância de pontualidade para o indicador QualiÔnibus é de 50% do headway² programado, sendo a tolerância máxima de 5 minutos. Por exemplo, se o headway programado para o período do dia é de 8 minutos, a tolerância de pontualidade para a partida será de 4 minutos em relação horário programado; já se o headway programado é de 15 minutos, a tolerância será de 5 minutos (e não 7,5 minutos) para o horário de partida programado.

Resposta:

Sugestão já acatada. Será estabelecido objetivamente o critério considerado com "atrasado - a partir de 5 minutos" e "adiantado - a partir de 2 minutos". Ainda, será estabelecido determinados itinerários que poderão contar com tolerâncias diversas, inclusive com especificidade de horários.

93. Com relação ao questionamento: **Indicador de desempenho “Satisfação do munícipe”**: No intuito de ver as pessoas que utilizam o transporte coletivo como clientes de um serviço, recomenda-se renomear o indicador para “Satisfação do cliente”.

Resposta:

Contribuição acolhida.



94. Com relação ao questionamento: **Indicador de desempenho “Satisfação do munícipe”**: A iniciativa de aplicação de uma pesquisa de satisfação mensal é bastante louvável, mas existem alguns pontos que é necessário se atentar: Visto que o indicador Satisfação do munícipe impacta na remuneração da concessionária, é importante que os resultados obtidos com a aplicação da pesquisa representem todo o universo de clientes do serviço, portanto a amostra da pesquisa deve ser probabilística. A seleção aleatória da amostra, como já prevista no Anexo II, configura ela como uma amostra probabilística, mas o número de 100 entrevistas pode ocasionar erros amostrais elevados, o que torna os dados coletados pouco precisos. Isso é acentuado pelo fato de que as 100 entrevistas são divididas entre as concessionárias (portanto, a amostra relativa a cada concessionária é ainda menor). A metodologia presencial da Pesquisa de Satisfação QualiÔnibus, apesar de contar com uma amostra maior, foi desenhada para que se obtenham resultados com erro amostral desejado de 5%.

Resposta:

O número de participantes na pesquisa foi ajustada, conforme o Manual de Pesquisa de Satisfação QualiÔnibus, constante no endereço:

https://www.wribrasil.org.br/sites/default/files/2022-08/QualiOnibus_ManualPesquisa_jan2019.pdf.

95. Com relação ao questionamento: **Indicador de desempenho “Satisfação do munícipe”**: A satisfação é algo subjetivo e que não varia significativamente de forma rápida. Ainda, o planejamento da pesquisa, processamento dos dados e desenvolvimento e implementação de melhorias com base nos resultados são processos que levam tempo. Sendo assim, a aplicação mensal da pesquisa pode trazer um impacto menor que o desejado, sendo mais adequado e econômico aplicar uma pesquisa mais robusta com menor frequência. Neste sentido, o WRI recomenda que seja prevista em contrato a aplicação anual da Pesquisa de Satisfação QualiÔnibus presencial, visto que ela possui amostra probabilística e foi construída para atender a erros amostrais desejados de 5%, além de possuir um questionário abrangente que aborda diferentes aspectos do serviço. A aplicação realizada em Ponta Grossa em 2023 inclusive pode servir de linha de base para a estipulação de metas a serem atingidas. A pesquisa também possibilita a inclusão de subpopulações na amostra, para análises específicas por concessionária.

Resposta:

Manifestação acolhida, serão utilizado os parâmetros da última pesquisa realizada, principalmente levando-se em conta que é recente a sua aplicação. Ademais, a periodicidade da pesquisa será alterada para cada 06 meses, conforme manifestação realizada, dado ao aumento no número de questionários a serem aplicados.



96. Com relação ao questionamento: **Indicador de desempenho “Satisfação do munícipe”**: Ainda, sugere-se que todo o Módulo Básico da pesquisa seja aplicado para monitoramento do sistema, e não apenas as perguntas que impactam na remuneração da concessionária. É importante deixar explícito que o poder concedente ou o verificador independente farão essa aplicação, e que nem todas as perguntas irão incidir na remuneração, apenas as relacionadas a elementos sob responsabilidade da concessionária. A tabela abaixo indica como os itens atualmente previstos no Anexo II são abordados no Módulo Básico da Pesquisa de Satisfação: Quesito previsto no Anexo II \Leftrightarrow Nomenclatura utilizada na Pesquisa de Satisfação QualiÔnibus
- Conforto e acessibilidade dos veículos; \Leftrightarrow (i) Conforto dos ônibus e (ii) Acesso ao transporte
 - Serviço de atendimento ao cliente; \Leftrightarrow Atendimento ao cliente
 - Funcionamento dos equipamentos: campainha, janelas, lixeiras e portas \Leftrightarrow Conforto dos ônibus
 - Acessibilidade de informações quanto a operação do serviço \Leftrightarrow Informação ao cliente sobre linhas, horários e outras informações
 - Pontualidade \Leftrightarrow Confiabilidade: embarque e chegada no destino no horário previsto
 - Conduta e prudência dos motoristas \Leftrightarrow Segurança em relação a acidentes de trânsito
 - Higiene e asseio dos veículos \Leftrightarrow Conforto dos ônibus
 - Higiene e asseio dos terminais \Leftrightarrow Conforto dos terminais

Resposta:

É possível utilizar as informações obtidas por meio da aplicação dos questionários para o monitoramento do sistema. No entanto, as principais informações para este fim serão obtidas pelo Indicador de Desempenho "Disponibilização de Informações" e demais obrigações da Concessionária descritas no caderno de encargos. Isto pois, apesar de importante a opinião dos usuários do transporte, há informações importantes, mensuradas pelas tecnologias implementadas nos ônibus, que permitem maior controle e precisão para o monitoramento do sistema. Quanto a alteração das nomenclaturas, neste caso há apenas uma estruturação diferente dos tópicos propostos entre a pesquisa de satisfação da QualiÔnibus e as previstas no Anexo II - SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO. Assim, dado que o objetivo do anexo é dar orientações quanto os temas que devem ser abordados na pesquisa, não se observam necessidade de alteração dos termos utilizados no referido documento.

97. Com relação ao questionamento: **Indicador de desempenho “Satisfação do munícipe”**: O item 5.3.3.6.2. Prevê uma meta de referência (MRS) de 100% (ou seja, todos os clientes com satisfação média de 4 ou 5), com um grau de tolerância de 15%. Embora este seja o cenário desejado – que todos os passageiros estejam satisfeitos ou muito satisfeitos com o sistema – é importante considerar o cenário atual como uma linha de base para evitar metas muito ambiciosas, especialmente



para a satisfação, que é subjetiva e influenciada por fatores externos. Uma alternativa para garantir metas de satisfação factíveis é prever metas progressivas ao longo do tempo, tomando como linha de base os resultados da Pesquisa de Satisfação realizada em Ponta Grossa em 2023.

Resposta:

As metas estipuladas para a Satisfação do Município serão aplicadas somente após 12 mês de operação, período no qual o parceiro privado poderá ajustar sua operação para que atenda a satisfação do usuário. Ademais, possui adequada gradação do indicador de desempenho para fins de desconto, assim como tolerância de 15%.

98. Com relação ao questionamento: **Indicador de desempenho “Satisfação do município”**: Em relação à fórmula adotada para o cálculo do fator F3: o Ela é uma fórmula complexa, não ficando claro qual a função dos fatores existentes no denominador. Este, inclusive, poderia ser simplificado, visto que assumirá sempre um valor constante (uma vez que é calculado a partir do valor constante MRS). Caso se mantenha o uso da atual fórmula, sugerimos a inclusão de uma breve explicação da sua origem e de porque o F3 é calculado desta forma.

Resposta:

Sugestão acolhida no que tange à simplificação do f3, necessário para calcular o referido indicador.

99. Com relação ao questionamento: **Indicador de desempenho “Satisfação do município”**: Considerando a fórmula apresentada e a meta e tolerância adotados, é muito provável que a concessionária sempre fique com o Indicador de satisfação do município com valor 1 (cenário mais crítico), dado que para valores de OCS inferiores a 76,7%, o valor do indicador já se torna 1, conforme apresentado na tabela a seguir:

$LI \Leftrightarrow LS \Leftrightarrow I3$

$0,0\% \Leftrightarrow 76,7\% \Leftrightarrow 1$

$76,7\% \Leftrightarrow 80,4\% \Leftrightarrow 0,75$

$80,4\% \Leftrightarrow 82,6\% \Leftrightarrow 0,5$

$82,6\% \Leftrightarrow 85,0\% \Leftrightarrow 0,25$

$85,0\% \Leftrightarrow 100,0\% \Leftrightarrow 0$

Essa é uma meta bastante ambiciosa, especialmente considerando que a satisfação é algo subjetivo. O WRI recomenda que tanto a fórmula quanto a meta, tolerância e parâmetros adotados sejam revistos.



Resposta:

Sugestão não acolhida, haja vista as mudanças com o fulcro em simplificar o indicador serem suficientes.

- 100.** Com relação ao questionamento: **Indicador de desempenho “Satisfação do munícipe”**: O título das colunas da Tabela 3 do item 5.3.3.6.4. está invertido, resultando em intervalos para o Fator de Satisfação que não são possíveis (por exemplo, $0,00 < F3 \leq -0,67$). O correto seria $-0,67 < F3 \leq 0,00$.

Resposta:

Contribuição Acolhida

- 101.** Com relação ao questionamento: **Quem assume o custo de fiscalização independente e se o raciocínio está dentro do sistema e não vai causar mais um custo de fiscalização?**

Resposta:

Os custos com verificador independente serão assumidos pela futura concessionária, conforme estabelecido contratualmente, com a sua remuneração já sendo prevista na proposta orçamentária que deverá ser apresentada.

- 102.** Com relação ao questionamento: **Na lógica de dois lotes o mesmo grupo pode disputar os dois lotes?**

Resposta:

Sim, não há nenhuma vedação legal que proíba que a mesma concessionária ou consórcio se sagre vendedora dos dois lotes.

- 103.** Com relação ao questionamento: **Na habilitação para disputar o edital se está previsto se todos os interessados têm aval de negativas dos poderes de fiscalização?**

Resposta:

As empresas devem estar de acordo com a legislação vigente respeitando os requisitos de certidões e comprovantes previstos na licitação

- 104.** Com relação ao questionamento: **Verificador independente pode impactar na tarifa do transporte?**



Resposta:

O custo do verificador já está implantado no modelo apresentado, quem irá arcar com as despesas será o concessionário, tendo sua remuneração dentro dos parâmetros estabelecidos na proposta a ser apresentada

105. Com relação ao questionamento: A concessionária quem vai contratar a empresa fiscalizadora das obrigações contratuais?

Resposta:

A concessionária apresentará os orçamentos dos verificadores independentes, cabendo a escolha ao Poder Público. A figura do verificador independente não retira a atribuição de fiscalização do Poder Público, que será responsável por autuar a empresa por descumprimento de critérios estabelecidos na operação.

106. Com relação ao questionamento: Qual seria a razoabilidade de um contrato de 20 anos se é possível amortizar os veículos se a vida útil é de 10 anos?

Resposta:

A elaboração dos estudos técnicos, econômicos e financeiros demonstrou ser mais viável o período de 20 anos, principalmente quando levantados os custos para operacionalização e aquisição de veículos elétricos.

107. Com relação ao questionamento: Explorações comerciais nos terminais.

Resposta:

Os estudos apontaram que os terminais são atualmente estruturas deficitárias, não sendo contemplados no atual projeto com vistas a não onerar os custos tarifários. Entretanto, a administração já trabalha com alternativas que busquem trazer atratividade a estes espaços públicos.

108. Com relação ao questionamento: Política interna da empresa aos colaboradores em relação a retaliação por parte da empresa em relação ao tempo em que os funcionários ficam ausentes das funções?

Resposta:

Não há como o Poder Concedente identificar práticas discriminatórias na empresa, tão pouco, tem amparo legal para regulamentar situações inerentes do privado para com seus



funcionários, entretanto, referidas condutas podem ser denunciadas aos órgãos competentes que dispõe de legitimidade para apuração dos fatos

109. Com relação ao questionamento: **Inobservância da lei federal 12587 2012 a administração pública não observou o que está prevista na lei, por que não foi aplicada na minuta.**

Resposta:

Os estudos foram elaborados respeitando todas as legislações atinentes a matéria, em especial a Lei Federal de mobilidade urbana, Lei de Licitações e Lei de Concessões.

110. Com relação ao questionamento: **De que maneira será cobrada a tarifa pública, qual sistema será usado, será uma licitação a parte?**

Resposta:

A gestão financeira será integralmente efetuada pelo Município, independente do responsável pela contratação da tecnologia de bilhetagem eletrônica.

Com relação ao questionamento: **Integração dos modais, os contratos não indicam nenhuma integração**

Resposta:

Não há necessidade de previsão contratual para posterior integração entre modais. Ainda, está integração e sua viabilidade dependem de estudos próprios que identificam sua viabilidade e modo de implantação.

111. Com relação ao questionamento: **Qual o motivo do compartilhamento da receita acessória?**

Resposta:

É promover, concomitantemente, o incentivo a exploração destas atividades pela Concessionária, com compartilhamento dos ganhos econômicos entre as partes, com vistas a trazer receitas ao sistema público de transporte coletivo em busca de modicidade tarifária.

112. Com relação ao questionamento: **Ouvidoria pública.**



Resposta:

A ouvidoria prevista é complementar, cabendo ao concessionário sua implantação que não substitui, nem elimina a ouvidoria do Município. Ainda, referida implantação busca trazer mais um canal de atendimento ao usuário.

113. Com relação ao questionamento: Projeto de lei prevê curso de formação de motoristas.

Respostas:

O presente Edital versa apenas de documentos técnicos referentes a nova concessão, não cabendo ao projeto da nova concessão adentrar sobre referido assunto.

114. Com relação ao questionamento: O que seria o valor de 14,42 ao ônibus elétrico nos resultados do cenário de base?

Respostas:

Esse valor é uma composição do custo fixo e variável do veículo elétrico. Insta salientar que o projeto foi construído dentro dos parâmetros da Lei 12.587/2012, que estabelece a possibilidade de segregar a tarifa técnica da pública, portanto, não corresponde ao valor que será diretamente cobrado do usuário.

115. Com relação ao questionamento: Encampação do serviço não está explícito no contrato a respeito de critérios.

Respostas:

A encampação é uma carga jurídica da própria Lei de Licitações, se tratando de um direito inerente ao Poder Público, independente de transcrição específica como cláusula contratual, sendo uma possibilidade da Administração Pública coercitivamente rescindir o contrato.

116. Com relação ao questionamento: Qual a justificativa para que o poder executivo arque com os custos de obrigações da concessionária anterior a ordem de serviço até que ponto justifica essa responsabilidade?

Respostas:

O Poder Concedente não arcará com custos específicos da concessionária e sim custos de obrigações que sejam a ela atribuídos, inerentes a operação do serviço concedido, antes



da emissão da ordem de serviço, visto que a atribuições de responsabilidade que possam vir a onerar o serviço é uma prerrogativa do Poder Concedente.

117. Com relação ao questionamento: Já está previsto em contrato a respeito da bilhetagem eletrônica ser terceirizada?

Resposta:

Se a contratação da tecnologia for atribuição da concessionária, está poderá terceirizar, entretanto, a gestão financeira será do Município.

118. Com relação ao questionamento: Há uma previsão de qual secretaria irá fazer essa administração?

Resposta:

Atualmente a gestão do contrato é atribuição da Secretaria Municipal de Infraestrutura e Planejamento.

119. Com relação ao questionamento: Pesquisa referente aos usuários quem vai realizar, esses dados serão de participação pública, os dados será de acesso público?

Resposta:

Os resultados das pesquisas, nos limites da aplicação da LGPD, serão públicos, com acesso online.

120. Com relação ao questionamento: A integração intermodal será colocada como uma proposta futura?

Resposta:

Esta integração e sua viabilidade dependem de estudos próprios a serem realizados pelo Município, que promoverá estudos com vistas a incentivar respectiva integração.

121. Com relação ao questionamento: Integração entre planos, lei de hierarquia, precisaria de revisão

Resposta:



Foram respeitadas todas as legislações atinentes a matéria.

122. Com relação ao questionamento: Licitação imparcial para que todas as empresas possam concorrer.

Resposta:

O processo licitatório estruturado busca promover a competitividade, com igualdade de condições a todos os concorrentes, julgando as propostas dos licitantes a partir de critérios técnicos e objetivos estabelecidos no Edital, sagrando-se vencedor aquele que apresentar a menor tarifa com atendimento integral aos critérios estabelecidos. Assim, a Administração Pública tem como objetivo a contratação da melhor proposta, segundo as diretrizes definidas no Edital e demais documentos licitatórios.

123. Com relação ao questionamento: Esse slide foi apresentado a câmara municipal de vereadores?

Resposta:

Os slides utilizados na apresentação foram desenvolvidos especificamente para a audiência pública, sendo assim, foram apresentados durante a realização destas.

124. Com relação ao questionamento: Os trocadores serão retirados dos ônibus nesse novo contrato?

Resposta:

O novo projeto prevê aplicação massiva de tecnologia e inovação, não havendo mais a obrigatoriedade dos cobradores.

125. Com relação ao questionamento: Qualificação e requalificação dos funcionários da empresa, será o poder executivo responsável por custear esses cursos de qualificação?

Resposta:

Durante a concessão todas as qualificações de funcionários da empresa serão atribuições desta.

126. Com relação ao questionamento: Qual a flexibilidade de alteração de contrato em relação a adequação tecnológica?



Resposta:

O contrato está preparado para eventuais mudanças, podendo incorporar novas tecnologias mediante solicitação do Poder Concedente, respeitando-se o equilíbrio econômico, sendo assim, o contrato prevê especificamente como tratar eventuais mudanças.

127. Com relação ao questionamento: Pedido de implantação de pontos de ônibus e para que os ônibus passem na Rua Operários no Campo de Olinda aos domingos.

Resposta:

É um levantamento diário da equipe do transporte coletivo, que realiza o estudo da demanda, da viabilidade técnica e financeira sobre o aumento de linhas e pontos de ônibus.

128. Com relação ao questionamento: Qual a previsão da implantação e implementação da tarifa zero no município de Ponta Grossa?

Resposta:

A implantação de referida política pública dependerá da viabilidade financeira do Município, que será avaliada anualmente pela Secretária da Fazenda.

129. Com relação ao questionamento: Foi realizada uma análise a respeito dos terminais estarem aptos para a circulação de ônibus elétricos?

Resposta:

Sim. Os articulados elétricos possuem eixos que facilitam a sua conversão e também tem raios de giro semelhantes aos veículos a diesel.