



**PREFEITURA MUNICIPAL  
DE ITAPOÁ**

---

**PLANO DE TRANSPORTE PÚBLICO  
COLETIVO E ELABORAÇÃO DA MINUTA  
DE EDITAL DE CONCESSÃO PARA O  
MUNICÍPIO DE ITAPOÁ**

---

**RELATÓRIO 1 - DIAGNÓSTICO**

NOVEMBRO DE 2014

---

---

**PLANO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E ELABORAÇÃO DA  
MINUTA DE EDITAL DE CONCESSÃO PARA O MUNICÍPIO DE ITAPOÁ**

---

**Equipe Técnica Responsável**

Eng. e Adv. Rodrigo Eduardo Dias Verroni (Coordenador)

Eng. Gabriel Feriancic (Responsável Técnico)

Eng. Stanislav Feriancic

Eng. José Henrique Zioni Verroni

Adv. José Ricardo Biazso Simon

## Índice

1. Apresentação .....	5
1.1. Objetivo .....	5
1.2. Etapas do trabalho .....	6
2. Levantamento de Dados .....	8
2.1. Estudo do Transporte Coletivo (2012) .....	8
2.1.1. Levantamentos de Dados realizados no Plano de Mobilidade (2012) .....	8
2.1.2. Sistema de transporte público – Dados operacionais (2012).....	16
2.1.3. Proposta de novo sistema (2012) .....	18
2.2. Planilha Tarifária (janeiro 2014) .....	25
2.3. Comparação dos dados Operacionais .....	28
3. Diagnóstico.....	30
3.1. Arcabouço-jurídico (Brasil) .....	30
3.1.1. Competência para prestação do serviço de transporte público .....	30
3.1.2. Mobilidade urbana .....	38
3.1.3. Meios de execução do serviço de transporte público .....	42
3.2. Transporte coletivo na legislação municipal de Itapoá.....	57
3.3. Regulamentação econômica.....	59
3.3.1. Caracterização teórica sob a ótica da demanda e do mercado .....	59
3.3.2. Regulação Econômica .....	63



3.3.3. Política Tarifária.....	69
3.3.4. Caracterização histórica .....	74
3.3.5. Componentes organizacionais e operacionais .....	76
3.3.6. Fatores restritivos da produção .....	77
3.3.7. A Planilha do GEIPOT .....	78
3.3.8. Fluxo de caixa.....	82
3.3.9. Síntese .....	88
3.4. Evolução de dados operacionais no Brasil .....	92
3.5. Itapoá – Perspectivas.....	100
Anexo I – Apresentação da audiência pública – 2012.....	104
Anexo II – Solicitação de reajuste tarifário – planilha (2014).....	134
Anexo III – Quadro de partidas – site da prefeitura (2014).....	142
Anexo IV – IDH de Itapoá – Atlas do desenvolvimento humano no Brasil 2013 ....	144
Anexo V – IFDM de Itapoá (2011) e análise especial para SC .....	155
Anexo VI – Contrato municipal de compra de vale escolar (2014).....	164
Anexo VII – Apresentação (2014) .....	169
Anexo VIII – Legislação Municipal.....	190





## 1. Apresentação

### 1.1. Objetivo

---

O objetivo deste estudo consiste na verificação dos estudos de transporte existentes (desenvolvidos em 2012), na elaboração de propostas para melhoria ou adequação do citado estudo de transporte e também no desenvolvimento da minuta do edital e dos demais materiais técnicos necessários para a realização do procedimento licitatório para a Concessão do Sistema de Transporte Coletivo do Município de Itapoá/SC.

Para isso, a **ETTL Engenharia de Transportes, Tráfego e Logística** está assessorando a **Prefeitura do Município de Itapoá**, com o desenvolvimento de serviços técnicos descritos no Termo de Referência constante do processo licitatório CV nº 23/2014.



## 1.2. Etapas do trabalho

---

O presente trabalho foi dividido em Etapas (constantes e descritas no Termo de Referência), os quais têm por objetivo estruturar os estudos necessários para a execução dos serviços.

A seguir são apresentadas, de forma sucinta, as etapas na ordem de sua execução:

- 1) Levantamento de dados: esta etapa consiste na compilação dos dados existentes na municipalidade de tal forma a consolidar as informações sobre o transporte coletivo, incluindo os estudos realizados anteriormente por empresa contratada pela prefeitura.
- 2) Diagnóstico: consistindo na elaboração do diagnóstico do transporte coletivo municipal em três aspectos específicos:
  - i) arcabouço-jurídico relativo à Concessão de Transporte Coletivo de Passageiros: contendo uma análise da legislação vigente no país com foco na análise da relação entre o ente público e o setor privado.
  - ii) situação legal e institucional: análise da legislação existente, englobando a Lei Orgânica e a legislação específica sobre transporte coletivo;
  - iii) regulamentação econômica: análise dos atuais procedimentos para o cálculo do custo do transporte para definição da tarifa do sistema;
- 3) Proposições e sugestões de melhorias: consistindo em três vertentes específicas:
  - i) proposição de melhorias na rede de transporte já desenvolvida pela municipalidade;
  - ii) proposição de alternativas para a política tarifária;



- iii) proposição do novo arcabouço-jurídico para a nova Concessão do Transporte Coletivo, indicando as alterações legislativas necessárias.
- 4) Minuta do Edital: consistindo na elaboração dos documentos técnicos necessários para a realização do procedimento licitatório para a outorga da Concessão do Transporte Coletivo do Município de Itapoá.

O trabalho foi dividido em três relatórios técnicos, sendo que: o primeiro engloba as etapas 1 e 2 descritas anteriormente; o segundo abrange a atividade 3; o terceiro engloba a etapa 4 e o último relatório consolida os estudos realizados.

Além das etapas descritas acima, as quais integram relatórios técnicos foi prevista uma atividade intitulada de Atividades Introdutórias, consistindo em uma apresentação aos técnicos da municipalidade sobre os principais aspectos técnicos, jurídicos e econômicos relacionados à Concessão do Transporte Coletivo.

Apesar de não integrar um relatório técnico os temas abordados na citada apresentação farão parte dos relatórios entregues por estarem distribuídos em itens existentes nas atividades descritas acima, sendo que a apresentação realizada consta como anexo do presente relatório.



## **2. Levantamento de Dados**

### **2.1. Estudo do Transporte Coletivo (2012)**

---

O município de Itapoá contratou, em 2012, empresa da área de consultoria de transporte (Tectrans) para desenvolver o Plano de Transporte Coletivo para o município.

Em janeiro de 2014 a empresa operadora requereu aumento tarifário apresentando, para tanto, planilha tarifária contendo os dados operacionais do sistema. Tais dados operacionais serão analisados como uma fonte secundária de informações por não ter sido efetuada pela equipe técnica da prefeitura, contudo servindo de parâmetro de análise.

No presente item do relatório são compilados os dados constantes nos referidos estudos, servindo como uma compilação dos dados para consolidação de informações.

Antes de adentrar na compilação de dados é importante destacar que o município de Itapoá conta com um porto logístico que vem sofrendo forte expansão na movimentação de carga, possuindo planos (em andamento) de expansão física nos próximos anos.

Como em todo porto além da mão de obra que trabalha no porto de forma direta há um grande contingente de trabalhadores que trabalham na área denominada de retro porto e também em atividades correlatas, fatos estes que vem sendo indutores do crescimento da cidade, de sua economia e do deslocamento de pessoas.

#### **2.1.1. Levantamentos de Dados realizados no Plano de Mobilidade (2012)**

Conforme descrito anteriormente a Administração Municipal de Itapoá contratou o citado estudo técnico de 2012 com o objetivo de melhorar a qualidade do serviço público de transporte e preparar a Licitação do Sistema de Transporte Urbano de passageiros.



Foram então realizados diversos levantamentos, tais como: pesquisas origem destino embarcada, pesquisas volumétricas de tráfego e pesquisa de opinião. Ao final foi elaborado um diagnóstico do sistema de transporte da cidade e realizada a proposição de alterações operacionais.

Foi também executada uma pesquisa de sobe/desce de usuários em pontos de parada, ao longo dos trajetos oferecidos pela empresa Transita (atual operadora do sistema de transporte coletivo), sendo realizada nas principais linhas do sistema no pico-manhã.

Os levantamentos do tipo sobe/desce tem como principal objetivo avaliar o carregamento da rede de transporte existente, verificando *in loco* a situação operacional das principais linhas existentes. Para a cidade de Itapoá tal levantamento realizado em 2012 teve como objetivo, também, apoiar a decisão do novo modelo de transporte urbano, no que se refere a possível integração física/tarifária do novo sistema.

A primeira conclusão apresentada (no estudo realizado pela TecTrans) no referido diagnóstico foi de que o sistema de transporte coletivo de passageiros municipal tem como demanda principal os estudantes do município (considerando o sistema de transporte como um todo, ou seja, considerando as linhas que funcionam nos horários escolares para esse tipo de atendimento).

A seguir concluiu que, como as frequências dos serviços oferecidos estão em um intervalo entre viagens médio de uma hora, bem como o horário de operação inicia as 05:00 horas e encerra o atendimento as 20:00 horas, assim, o sistema se caracteriza por baixa qualidade de serviço prestado.

Assim, para avaliar esta qualidade do sistema, aquela consultoria realizou uma pesquisa de opinião junto aos usuários, abrangendo a conservação dos ônibus, a infraestrutura de paradas, os serviços prestados e a opinião geral sobre o sistema.



Os resultados desta pesquisa foram os seguintes:

Conservação dos ônibus

Bom 15%, Regular 21%, Péssimo 41% e Não Sabe 23%.

Infraestrutura de Paradas

Excelente 4%, Bom 6%, Regular 59%, Ruim 6%, Péssimo 20% e Não Sabe 5%.

Serviço prestado

Excelente 1%, Bom 8%, Regular 65%, Ruim 10%, Péssimo 11% e Não Sabe 5%.

Opinião geral sobre o sistema

Bom 26%, Regular 42% e Ruim 32%.

Outra pesquisa executada por aquela consultoria foi a de Origem Destino das viagens por transporte coletivo (como já mencionado anteriormente).

A pesquisa Origem Destino embarcada procurou identificar os principais pares de origem-destino e o motivo da viagem dos usuários do sistema.

A pesquisa foi realizada no interior dos veículos de transporte urbano e rural, tendo sido entrevistados 23% dos passageiros transportados diariamente no sistema, amostra bastante representativa (considerando o sistema de transporte sem considerar a relevante parcela de linhas de atendimento no horário escolar).

Nessa pesquisa foram identificados os principais deslocamentos da população dentro do município, bem como os principais deslocamentos feitos da cidade para outras localidades.



Como resultado desse levantamento, foi identificado que a população usuária do sistema de transporte de Itapoá tem como motivo de viagem principal o trabalho, com 48%. Em segundo, com 23%, vem lazer e em terceiro, com 10%, outros motivos não identificados. Os motivos casa, escola e saúde, cada um foi referido por aproximadamente 5% dos usuários.

A principal forma declarada de pagamento no sistema de transporte foi o vale transporte, com 55% e 45% respondeu que paga na forma de dinheiro.

Quanto à frequência de utilização do sistema de transporte público, mais de 60% dos entrevistados responderam utilizar o sistema diariamente, em torno de 20% uma vez por semana, menos de 10% duas vezes e em torno de 5% três vezes por semana.

A relação entre a frequência de uso e o motivo do uso é bastante clara. Por ter o sistema de transporte uma parcela relevante de usuários com destino para o trabalho a frequência de uso na semana também é bastante elevada. Esse tipo de situação aponta para um sistema de transporte bastante consistente do ponto de vista de demanda e fluxo de viagens, tendo em vista que a mudança de desejo de viagem dos trabalhadores ocorre, principalmente, com a mudança da matriz de postos de trabalho.

Durante as pesquisas também foi identificado o tipo de usuário que utiliza o sistema de transporte, classificado da seguinte forma: Passageiro pagante 71%, Estudante 11%, Idoso 18% e Deficiente 0%.

O principal produto dessas pesquisas apresentado por aquela consultoria é a matriz Origem Destino, reproduzida a seguir.

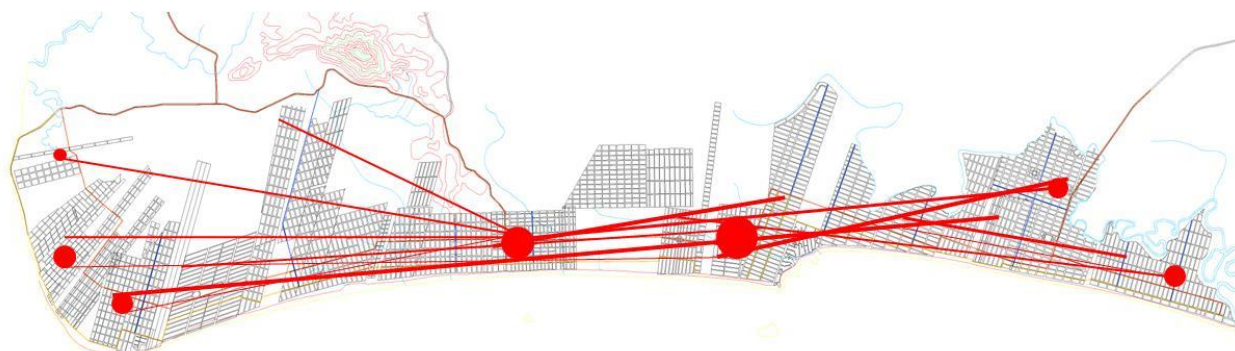


**Tabela 1 – Matriz Origem-destino (estudo 2012)**

ORIGEM	DESTINO							Total Origem
	Itapoá	Pontal	Itapema	Barra do Sai	Centro	Figueira	Porto	
Itapoá	1%	10%	11%	2%	2%	0%	0%	26%
Pontal	4%	3%	10%	4%	5%	0%	0%	26%
Itapema	7%	7%	1%	3%	2%	1%	1%	22%
Barra do Sai	4%	3%	2%	0%	2%	0%	1%	12%
Centro	0%	4%	0%	0%	1%	0%	0%	5%
Figueira	1%	1%	2%	0%	0%	0%	0%	4%
Porto	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%
<b>Total Destino</b>	17%	28%	27%	9%	12%	1%	2%	96%

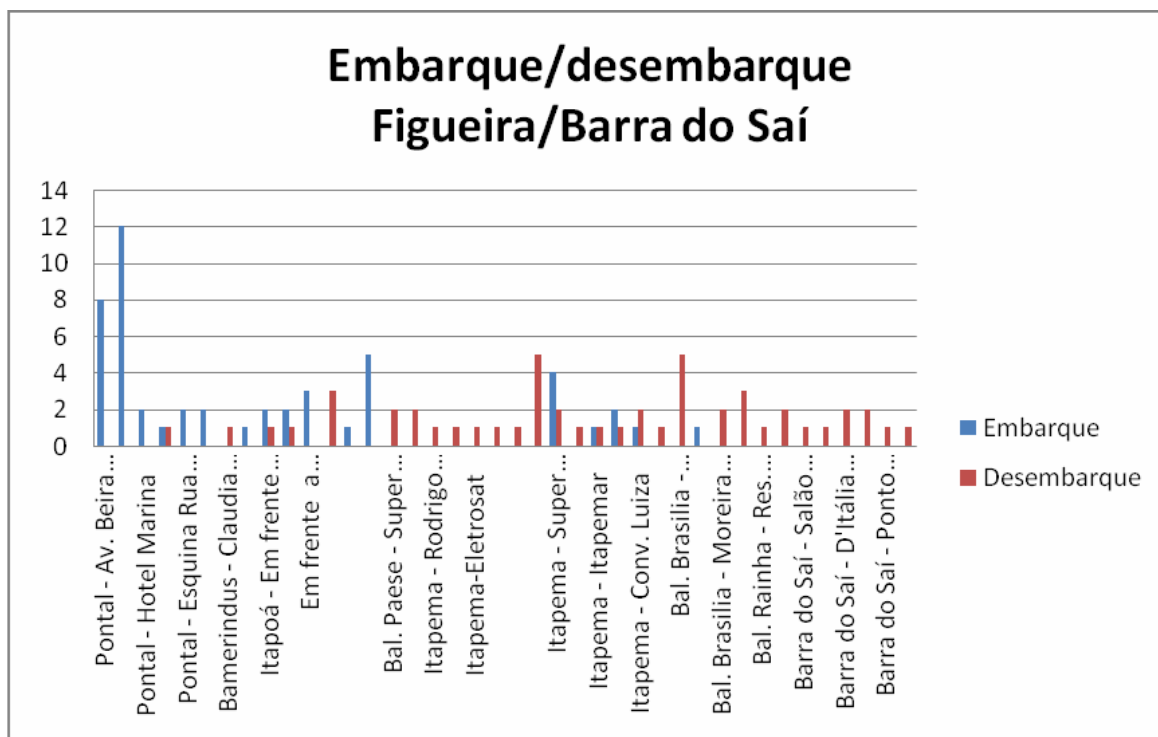
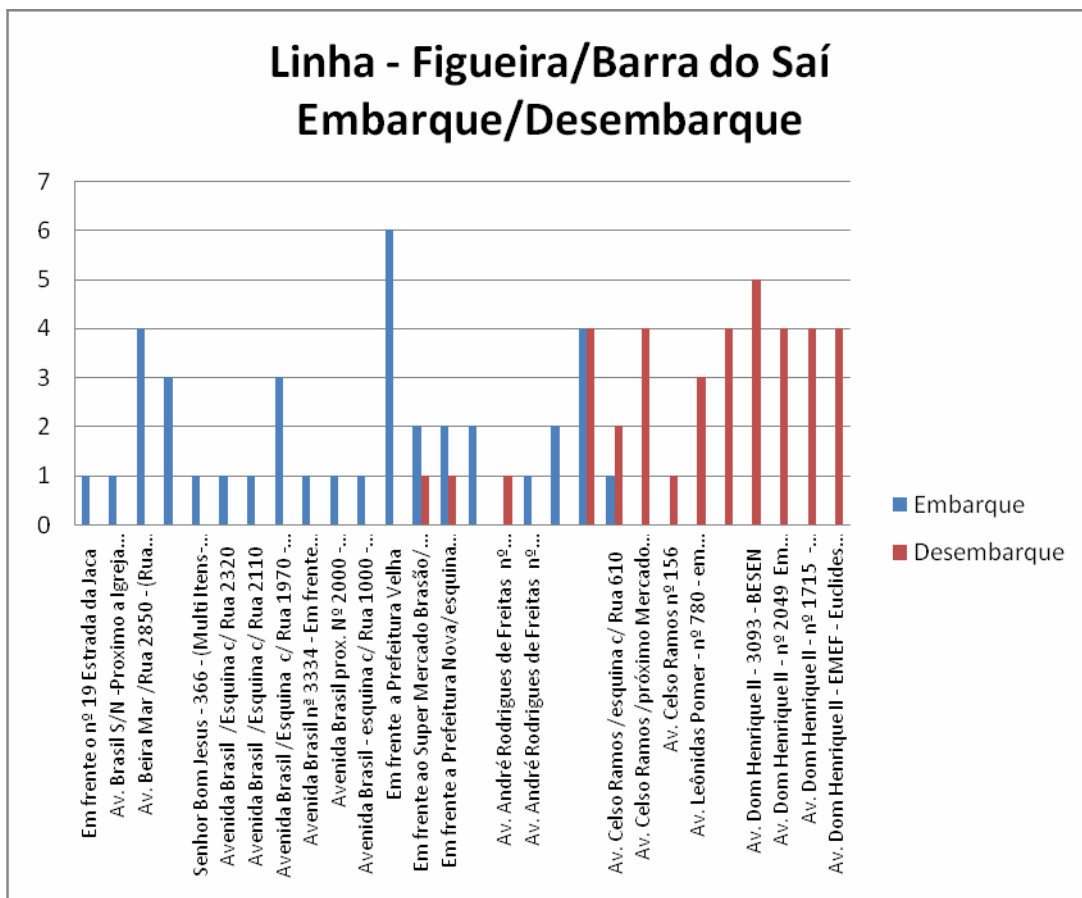
Note-se que para a pesquisa a cidade foi dividida em sete zonas e as transações entre as mesmas foram representadas no seguinte gráfico de vetores.

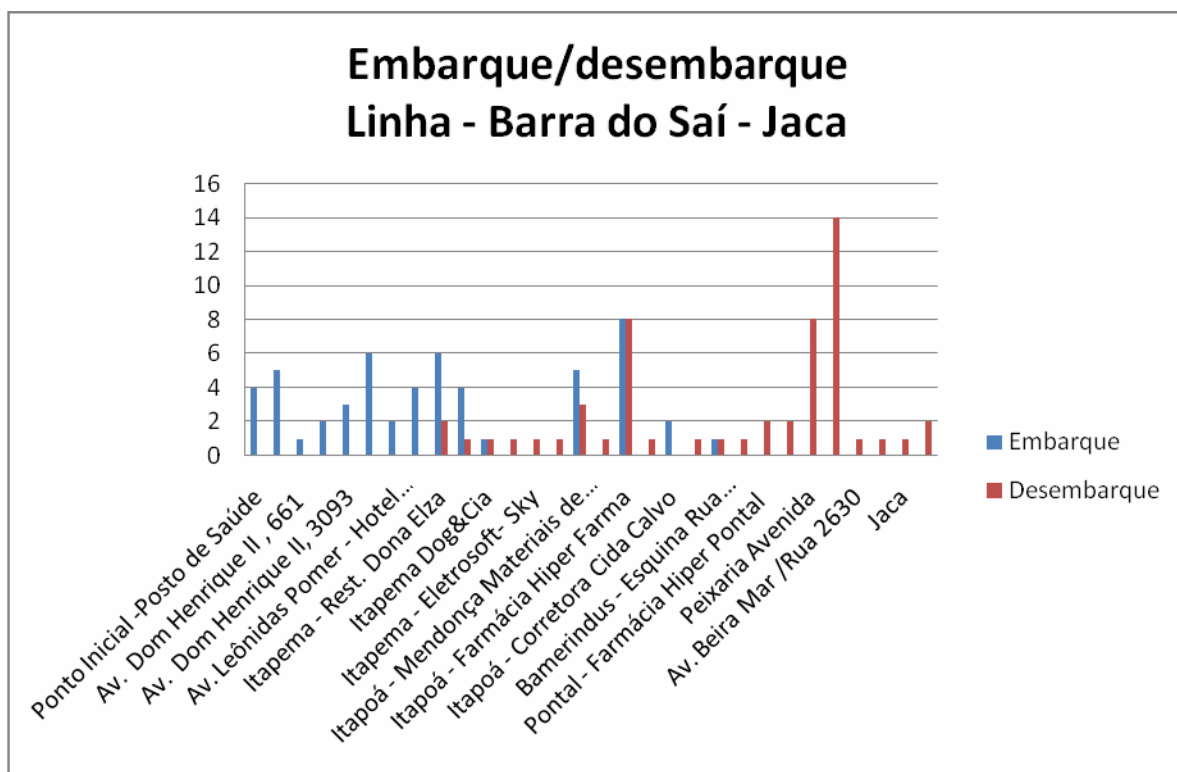
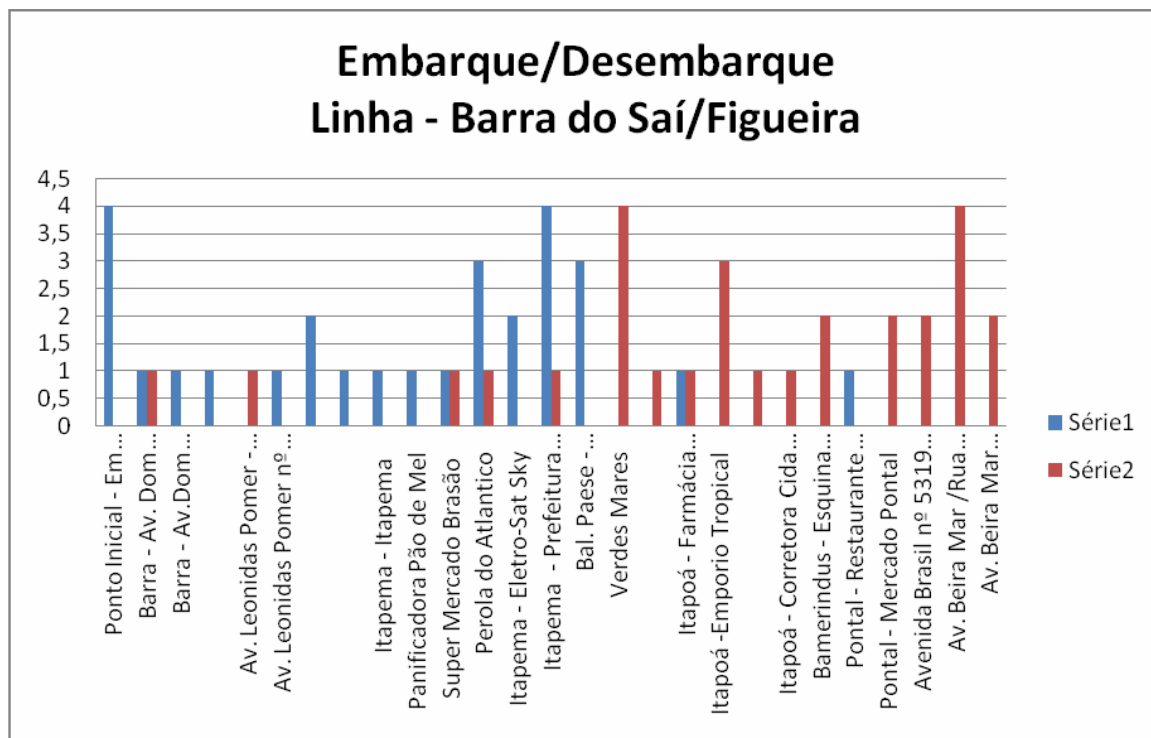
O desenho a seguir é uma reprodução do desenho constante nos estudos da TecTrans e demonstra a movimentação de passageiros e o principal ponto gerador (ou atrator) de viagens, sendo o tamanho do círculo proporcional à quantidade de passageiros.



A consultoria também apresentou, em forma de gráficos, o resultado de uma pesquisa sobe/desce nas linhas que considerou relevantes do sistema, apresentados a seguir.







Por fim, outra pesquisa apresentada pela consultora foi a de contagem volumétrica de tráfego, em seis cruzamentos da cidade:



- Av. André Rodrigues de Freitas com Av. Celso Ramos;
- Av. André Rodrigues de Freitas com Av. Beira Mar;
- Av. Celso Ramos com Rua Jequitibá (Trevo Garuva);
- Rua 1590 com Av. Brasil (Corpo de Bombeiros);
- Rua 2850 com Av. Beira Mar (Jacapiá) e
- Av. Dom Henrique II com Rua 370.

No entanto, essas contagens não registraram volumes que oferecessem restrições de capacidade viária significativa.



### 2.1.2. Sistema de transporte público – Dados operacionais (2012)

Segundo a mesma consultoria, o Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Itapoá é operado pela empresa de ônibus Transita, que também realiza o transporte escolar e rural do município.

O sistema de linhas do transporte coletivo foi descrito por aquela consultoria como composto por uma linha urbana e uma linha rural com uma frota operante de cinco veículos, conforme o seguinte quadro.

**Tabela 2 – Dados Operacionais Sistema Comum (estudo 2012)**

<b>Sistema de Transporte Coletivo Urbano e Rural</b>	
Número de linhas	<b>2</b>
Frota Operacional	<b>5 veículos</b>
Frota Reserva	<b>1 veículo</b>
Frota Total	<b>6 veículos</b>
Quilometragem Operacional	<b>27.586 km/mês</b>
Quilometragem Ociosa (3%)	<b>828 km/mês</b>
Quilometragem Total	<b>28.414 km/mês</b>
Passageiros Pagantes por Mês	<b>21.896</b>

Quanto à frota do sistema constatou ser composta por micro-ônibus e ônibus convencionais, respectivamente com capacidade para 35 e 80 passageiros.

Quanto ao sistema escolar, os dados apresentados foram os seguintes.

**Tabela 3 – Dados Operacionais Sistema Escolar (estudo 2012)**

<b>Sistema de Transporte Coletivo Escolar</b>	
Número de linhas	<b>35</b>
Frota Operacional	<b>9 veículos</b>
Frota Reserva	<b>1 veículo</b>
Frota Total	<b>10 veículos</b>
Quilometragem Operacional	<b>11.242 km/mês</b>



Quilometragem Ociosa (3%)	<b>337 km/mês</b>
Quilometragem Total	<b>11.579 km/mês</b>
Passageiros Pagantes por Mês	<b>57.992</b>

A operação do sistema de transporte coletivo escolar ocorria com veículos convencionais, operando itinerários que auxiliam no fluxo de estudantes entre a residência e as escolas no município, ou seja, não se trata de um sistema de transporte do tipo “fretamento” onde cada veículo possui um determinado número de alunos definidos; tratando-se de um conjunto de itinerários que funcionam em horários de entrada e saída das escolas que facilitam o fluxo de alunos em função das concentrações de escolas e moradias.

Neste momento cabe apenas uma ressalva sobre a quantidade de alunos transportados (57.992). Em documentos fornecidos pela municipalidade a consultora há a informação de que, em 2012, eram transportados 2.636 alunos por dia útil. Ao multiplicar tal quantidade de alunos por 22 dias úteis (média de dias úteis por mês durante o ano) resulta no valor de 57.992 por mês, contudo os alunos somente são transportados nos dias letivos, portanto a quantidade de 514.020 alunos por ano, ou 42.835 alunos por mês (em média considerando o transporte nos 12 meses do ano). Dessa forma verifica-se que a quantidade de alunos transportados em 2012 deve ser melhor avaliada confrontando com os dados de 2014 fornecidos pela municipalidade.

Os dados apresentados acima se referem a reproduções dos constantes no estudo da consultoria realizado em 2012, não havendo qualquer tipo de alteração. Na sequencia desse relatório serão efetuadas comparações destas informações com os dados obtidos junto à municipalidade em 2014.

Quanto à frequência dos serviços oferecidos, a consultoria constatou um intervalo médio entre viagens de uma hora, sendo que o horário de início de operação é as 05:00 horas e o de encerramento é as 20:00 horas. Por isso, aquela consultoria concluiu que tal situação caracteriza o sistema como tendo baixa qualidade de serviço prestado.



Como demonstração destas afirmações, foi apresentada a seguinte tabela de frequências.

**Tabela 4 – Quadro de Partidas (estudo 2012)**

<b>TABELA HORÁRIA DO TRANSPORTE COLETIVO DE ITAPOA-SC FEV/2012</b>																			
<b>ITINERÁRIO</b>			<b>HORÁRIOS DIAS ÚTEIS</b>																
LINHA 1	BARRA DO SAÍ	FIGUEIRA	05:40	06:45	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	11:50	13:00	13:50	15:00	16:00	17:00	19:00	21:50		
	FIGUEIRA	BARRA DO SAÍ	06:50	07:30	08:00	08:30	09:00	10:00	11:00	11:50	13:15	14:00	15:35	16:00	17:15	18:15	19:30	23:35	
LINHA 2	JACA	BARRA DO SAI	06:45	08:30	11:00	13:05	15:25	18:05											
	BARRA DO SAI	JACA	06:45	10:00	11:20	13:50	17:00												
LINHA 3 (RURAL)	ITAPOÁ	SAÍ MIRIM	13:30	17:30															
	SAÍ MIRIM	ITAPOÁ	06:20	12:30	18:00														
<b>ITINERÁRIO</b>			<b>SABÁDOS - DOMINGOS E FERIADOS</b>																
LINHA 1	BARRA DO SAÍ	FIGUEIRA	05:40	08:00	10:00	12:00	13:50	17:40	19:00	21:50									
	FIGUEIRA	BARRA DO SAÍ	06:50	07:30	09:00	11:00	13:15	15:35	17:15	23:35									
LINHA 2	JACA	BARRA DO SAÍ	06:45	13:05	19:20														
	BARRA DO SAÍ	JACA	12:00	17:40															

Verifica-se que apesar de constar no quadro resumo que a operação do sistema de transporte coletivo contava com duas linhas, verifica-se que o sistema continha três linhas, sendo duas urbanas (Barra do Saí / Figueira e Barra do Saí / Jaca) além de uma linha rural (Itapoá / Saí Mirim).

Cabe destacar que a pesquisa de embarque / desembarque foi realizada nas duas linhas urbanas, caracterizando de forma bastante consistente o fluxo de passageiros.

Mais uma vez reafirma-se neste momento que o presente relatório tem como objetivo sintetizar os dados operacionais existentes à disposição de forma a consolidar um entendimento sobre o sistema. Este relatório não se presta a analisar o estudo anterior ou suas condicionantes no momento de sua realização.

### 2.1.3. Proposta de novo sistema (2012)

Com base nas pesquisas Origem Destino, a consultoria propôs um novo sistema a ser implantado no município.

Para tanto, tomou como diretriz que o transporte coletivo de passageiros deve atuar como indutor do processo de consolidação e direcionamento da estrutura urbana, em conformidade com as diretrizes de uso de solo e



aproveitando a disponibilidade de área e a infraestrutura viária existente, buscando proporcionar um bom grau de serviço e acessível a toda população da cidade e do município (incluindo aqui a área rural).

Estabeleceu assim uma concepção para o sistema respeitando os itinerários e horários atualmente praticados, buscando não prejudicar os usuários cativos, bem como o atendimento das empresas e estudantes atualmente no sistema.

Essa concepção utilizou o princípio de sistema integrado em locais determinados, através de linhas diametrais, com a utilização de bilhetagem eletrônica.

Esse sistema deverá contar com um terminal urbano/rodoviário para integração física e com sistema tarifário através da bilhetagem eletrônica, para a operacionalização do sistema.

Na época, a Administração decidiu realizar uma única contratação de todo o serviço, incluindo o transporte escolar, prevendo um prazo de 20 anos de concessão. Assim, a contratação incluiria as cinco linhas principais, mais as linhas do sistema escolar, com frota total de 16 veículos.

A tarifa calculada pela consultora naquele momento, para a execução desses serviços, era de R\$ 3,06.

Tanto a concepção do sistema quanto a tarifa calculada foram obtidas na apresentação da audiência pública realizada pela municipalidade com o apoio da citada consultoria (ver Anexo I).

O critério de seleção da proposta vencedora sugerido seria a menor tarifa proposta mais a oferta de pagamento pela outorga (contemplando o valor necessário para a implantação de abrigos dos pontos de parada, a construção do terminal e implantação do sistema de bilhetagem).



Para o detalhamento dos serviços a serem licitados, a consultora, apresentou o traçado das linhas propostas no mapa reproduzido a seguir.





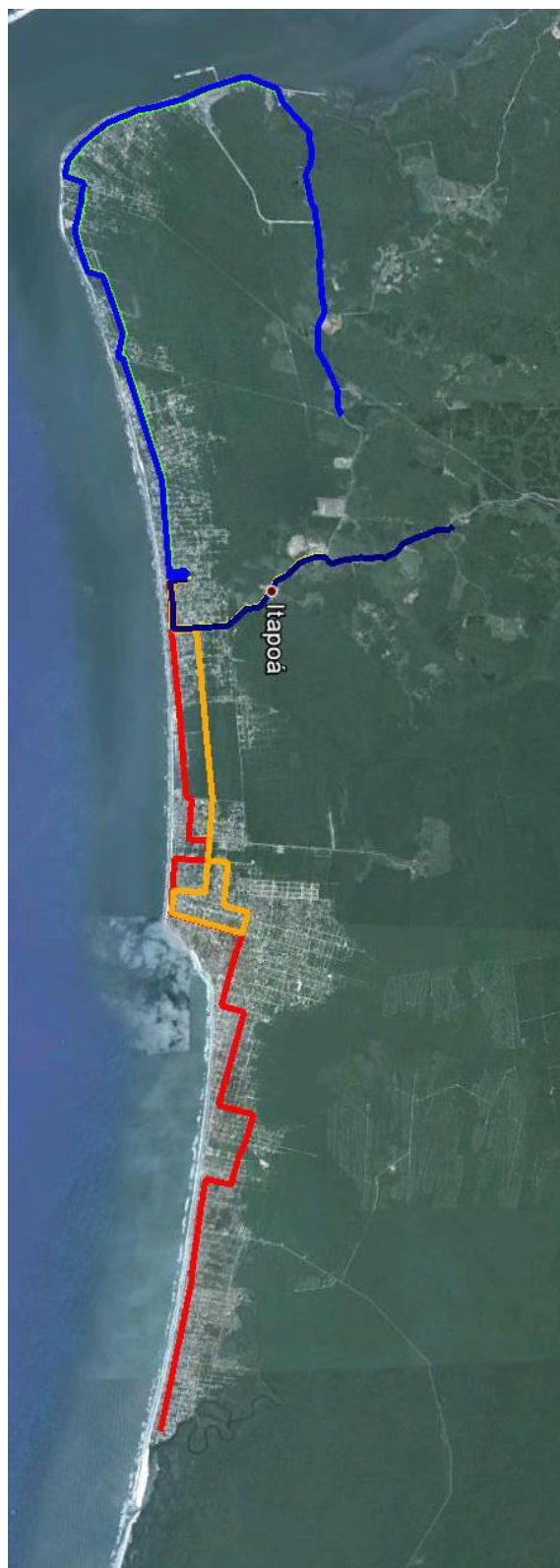


Figura 1 – Linhas projetadas no estudo (2012)



Figura 2 – Detalhe do local previsto para implantação do terminal de integração

Assim, a rede proposta pela consultoria prevê a implantação de cinco linhas, incluindo o atendimento dos itinerários rurais e mais o atendimento de estudantes, com as características seguintes.

Frequência e frota operante hora pico:

Linha			Veículo	Ext. I+V	Frequência Ajustada	Intervalo Ajustado	Tempo I+V	Vel		Frota
Cód.	Origem	Destino						Media	Operante	
Linha 1	Bairro	Terminal	Comum	25,60	2	34	70	21,9	2	
Linha 2	Bairro	Terminal	Comum	34,57	1	78	90	23,0	1	
Linha 3	Bairro	Terminal	Comum	24,68	1	60	78	19,0	1	
Linha 4	Bairro	Terminal	Comum	7,16	1	57	20	21,5	0	
Linha 5	Bairro	Terminal	Comum	15,10	1	68	40	22,7	1	

Quilometragem e Número de viagens, por linha:

Eixo	Código Linha	Denominação da Linha	Extensão Km		Programação Operacional - Dia Útil			Programação Operacional - Sábado			Programação Operacional - Domingo e Feriado		
					Número de		Percurso Programad	Número de		Percurso Programad	Número de		Percurso Programado
					Ida	Volta	Total	Ida	Volta	Total	Ida	Volta	Total
1	1	Vermelha	12,900	12,700	10	10	256,00	8	8	205	6	6	154
2	2	Azul	17,470	17,100	8	8	276,56	4	4	138	6	6	207
3	3	Verde	12,450	12,230	8	8	197,44	5	5	123	0	0	0
4	4	Amarela	3,520	3,640	6	6	42,96	6	6	43	5	5	36
5	5	Laranja	7,500	7,600	10	10	151,00	9	9	136	5	5	76
6	6	Transporte es	8,000	8,000	30	30	480,00			0	0	0	0
<b>6</b>	<b>Sub-Total</b>		<b>61,840</b>	<b>61,270</b>	<b>72</b>	<b>72</b>	<b>1.403,96</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>645</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>472</b>
<b>Total</b>			<b>61,840</b>	<b>61,270</b>	<b>72</b>	<b>72</b>	<b>1.404</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>645</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>472</b>

Quilometragem total do sistema:

Sistema Regular Convencional	Dias	Percurso Programado (dia)			Percurso Programado (ano)			
		Ida	Volta	Total	Ida	Volta	Total	
Dia Útil	249	704	699	1.404	175.416		174.171	349.586
Sábado	52	324	321	645	16.845		16.712	33.558
Domingo	52	237	235	472	12.341		12.220	24.561
Feriado	12	237	235	472	2.848		2.820	5.668
Sub-Total	365				207.449		205.923	413.372
Quilometragem Improdutiva	0		123		6.223		6.178	12.401
<b>Total</b>					<b>213.673</b>		<b>212.100</b>	<b>425.773</b>
Percurso Programado Mensal	12	mês			17.287		17.160	34.448
Quilometragem Improdutiva	12	mês			519		515	1.033
Percurso Programado Mensal	12	mês			17.806		17.675	35.481



Com relação aos elementos disponíveis sobre a proposta da nova rede elaborada para Itapoá, observa-se que não foi encontrado o detalhamento dos itinerários das linhas propostas, apenas sua representação gráfica sobre o mapa da cidade, assim como não foram localizadas as tabelas horárias das mesmas, que deram origem aos dados de viagens e quilometragem apresentados. As frequências e intervalos encontrados nos relatórios disponibilizados se referem apenas ao horário pico e o número de viagens por dia é apresentado já totalizado.

Na tabela de frequência e frota da hora pico, são relacionadas cinco linhas e na de quilometragem e número de viagens aparece uma sexta com o código de linha 6, sem referência de itinerário no mapa e com o título “linha es”, o que deve se referir ao transporte escolar, mas não foram localizados os dados referentes às especificações deste transporte escolar, a ser incluído nos serviços a serem licitados.

Não foram localizadas informações sobre a quantidade de integrações previstas entre as linhas propostas. Esse aspecto é particularmente relevante, tanto sob o aspecto econômico-financeiro, como de qualidade de atendimento da demanda, pois as transferências entre linhas implicam em desconforto e penalização nos tempos de viagem dos usuários.

O único referencial para avaliação dessa questão apresentada nos relatórios disponibilizados são os gráficos da pesquisa de Sobe/Desce dos atuais itinerários e os mesmos sugerem uma acentuada concentração de embarques dos usuários nos veículos na parte inicial dos percursos e de desembarques na parte final dos mesmos, o que, se confirmado, implicaria em afetar boa quantidade dos atuais usuários com a penalização de transferência entre linhas, caso os trajetos sejam seccionados.

O gráfico de carregamento apresentado anteriormente indica que o desejo de viagem, de parte significativa do sistema, é o centro comercial da cidade, localizado nas imediações da Prefeitura, onde estão localizados os principais locais





de comércio, bancos e demais serviços, corroborando a indicação de inserção de um terminal nessa região.

Contudo cabe destacar que o desejo de viagem está localizado no centro comercial do município, portanto a linha principal do sistema poderia transpor o terminal, efetuar parte de seu itinerário na região comercial e retornar para o terminal, dessa forma os usuários não teriam que efetuar, de forma obrigatória, uma integração temporal.

Nos estudos fornecidos pela municipalidade é importante frisar que os componentes do estudo econômico-financeiro não ficaram evidenciados, tendo em vista que não foram detectados textos explicando a composição dos investimentos, tendo sido fornecidas uma série de tabelas que formariam o fluxo de investimentos. Por tal motivo não serão reproduzidos os referidos valores neste estudo.

## **2.2. Planilha Tarifária (janeiro 2014)**

Além do estudo citado outra fonte de informações operacionais utilizada foi a planilha tarifária, apresentada pela atual empresa operadora em janeiro do presente ano, que culminou no reajuste tarifário que passou a vigor em 1º de março de 2014 (ver Anexo II).

Esta fonte subsidiária foi utilizada como sendo mais um documento oficial contendo informações relevantes sobre o sistema, tendo-se como ressalva o fato do pedido tarifário efetuado pela empresa não ter sido atendido em sua plenitude pela municipalidade, o que não invalida e nem convalida as informações prestadas no citado documento.

Apesar dessa ressalva é sempre importante apresentar todos os dados existentes de forma a traçar paralelos e aumentar as discussões sobre o tema.



No referido documento são apresentados apenas os dados operacionais relacionados com a operação do sistema urbano e rural, sem contemplar as linhas operadas de forma a atender o fluxo de estudantes no horário de entrada e saída das escolas.

A tabela abaixo compila as informações constantes no referido documento público.

**Tabela 5 – Dados Operacionais Sistema Comum (planilha tarifária 2014)**

<b>Sistema de Transporte Coletivo Urbano e Rural</b>	
Número de linhas	<b>Não informado</b>
Frota Operacional	<b>6 veículos</b>
Frota Reserva	<b>2 veículo</b>
Frota Total	<b>8 veículos</b>
Quilometragem Operacional	<b>43.352 km/mês</b>
Quilometragem Ociosa	<b>0 km/mês</b>
Quilometragem Total	<b>43.352 km/mês</b>
Passageiros Pagantes por Mês	<b>20.203</b>

Verifica-se que, em relação aos dados operacionais constantes no estudo de 2012, houve alteração significativa na quilometragem percorrida, além de um acréscimo de frota e também uma redução (apesar de pequena) na demanda transportada.

Com o objetivo de complementar as informações operacionais obtidas na planilha tarifária apresentada pela atual operadora no mês de janeiro do presente ano foi obtida a grade operacional (quadro de partidas); para tanto foi consultado o site da prefeitura municipal<sup>1</sup> onde se verificou a existência do quadro de partidas reproduzido abaixo (ver Anexo III).

<sup>1</sup> <http://www.itapoa.sc.gov.br/cms/pagina/ver/codMapaltem/25470#.VFoMsvnF-PY>

**Segunda à Sexta**

Origem	Destino	Horários									
Barra do Saí	Figueira	05:40	06:40	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	11:50	11:50	13:00
		13:50	15:00	16:00	17:00	17:40	19:00	21:50			
Figueira	Barra do Saí	06:50	07:30	08:00	08:30	09:00	10:00	11:00	11:50	13:15	
		14:00	15:35	16:00	17:15	18:15	19:30	23:35			
Brasmar	Barra do Saí	06:40	07:20	11:00	13:05	14:00	15:25	18:05	19:20		
Barra do Saí	Brasmar	05:40	06:40	10:00	11:50	13:00	13:50	17:00	17:40		
Itapoá	Saí Mirim	14:20	17:30								
Saí Mirim	Itapoá	06:20	12:20	18:00							

**Sábados, Domingos e Feriados**

Origem	Destino	Horários									
Barra do Saí	Figueira	05:40	08:00	10:00	12:00	13:50	16:30	17:40	19:00	21:50	
Figueira	Barra do Saí	06:50	07:30	09:00	11:00	13:15	15:35	17:15	19:30	23:35	
Brasmar	Barra do Saí	06:40	07:20	13:05	19:20						
Barra do Saí	Brasmar	05:40	12:00	17:40							

Uma rápida analisada no quadro de partidas permite verificar que entre 2012 (estudo realizado pela consultora TecTrans) e 2014 (site da prefeitura) houve a criação da linha Brasmar – Barra do Saí, com um total de 16 partidas nos dois sentidos por dia útil e a exclusão da linha Jaca – Barra do Saí que contava com 11 partidas nos dois sentidos por dia útil.

outro fato que chama a atenção é o de que tal linha possui partidas concentradas em três períodos bem destacados, são eles: (i) entre 05:40 e 07:20; (ii) entre 10:00 e 15:25 e (iii) entre 17:00 e 19:20. Indicando que tal atendimento tem



como principal objetivo atender a uma demanda bastante específica, muito provavelmente relacionada com entrada e saída de funcionários.

### 2.3. Comparação dos dados Operacionais

Como forma de consolidar as informações prestadas pela municipalidade nos mais diversos documentos entregues para tal finalidade foi confeccionada a tabela abaixo onde é possível comparar as informações operacionais.

**Tabela 6 – Dados operacionais fornecidos**

Item	Comum (2012)*	Planilha (2014)**	Estudante (2012)*	Estudante (2014)***	Audiência Pública (2012)*
<b>Linhas</b>	2	3	35	NF	NF
<b>Frota</b>	5+1	6+2	9+1	NF	16+3
<b>Km</b>	27.586	43.352	11.242	NF	35.527
<b>Passageiros</b>	21.896	20.203	57.992 (2.636 x 22)	44.167,50 (2.718 x 195/12)	79.800 (21.896+57.992)

\* Dados oriundos dos estudos realizados pela consultoria em 2012 (TecTrans)

\*\* Planilha de reajuste tarifário (ver Anexo II)

\*\*\* Contrato de compra de vale escolar pela Prefeitura (ver Anexo VI)

OBS 1: a indicação NF (não informado) significa que no documento analisado não constava de forma explícita a informação indicada.

OBS 2: a quantidade de veículos é informada inicialmente com os veículos operacionais e o segundo número significa os veículos reserva. A soma dos dois valores corresponde ao total de veículos utilizados.

Neste momento cabe um destaque com relação aos estudantes transportados.

No contrato de 2014 existe a indicação do transporte de até 2718 estudantes, os quais são transportados duas vezes por dia, perfazendo um total de 5436 viagens por dia. O total de dias letivos, indicado no respectivo contrato, é de 195 dias, portanto no ano inteiro podem ser realizadas 1.060.020 (5436 x 195) viagens.



Ocorre que os estudantes tem tarifa equivalente a 50% da tarifa comum, portanto representam 530.010 ( $1.060.020 \times 50\%$ ) passageiros equivalentes por ano.

Transformando-se esse volume de passageiros equivalentes em uma quantidade média por mês (considerando os 12 meses do ano) significa um valor de 44.167,5 ( $530.010 / 12$ ) passageiros equivalentes por mês em média.

Tal procedimento é adotado tendo em vista que no transporte coletivo existe uma sazonalidade nos passageiros transportados em função de diversos aspectos. Para a determinação da receita de um sistema costuma-se utilizar a quantidade média de passageiros durante os 12 meses de um ano (importando a arrecadação em um ano, na qual toda a sazonalidade é contida).

Cabe um destaque para a quantidade de estudantes indicada no estudo de 2012. A informação original indica que naquele ano foram transportados 2636 estudantes, aplicando-se o mesmo procedimento obtém-se uma média de 42.835<sup>2</sup>. Diferente do valor apontado, onde o cálculo considerou que o volume de passageiros estudantes é transportado por 22 dias úteis durante os 12 meses do ano, obtendo-se um valor significativamente maior de estudantes transportados no ano.

Devido esse equívoco no cálculo de estudantes a audiência pública informou a existência de 79.800 passageiros equivalentes (soma dos passageiros comuns com os estudantes), quando o mais correto seria algo da ordem de 64.731 passageiros equivalentes.

---

<sup>2</sup> Cálculo realizado:  $2.636 \text{ estudantes} \times 2 \text{ viagens por dia} \times 50\% \text{ da tarifa} \times 195 \text{ dias letivos} / 12 \text{ meses}$



## 3. Diagnóstico

### 3.1. Arcabouço-jurídico (Brasil)

---

#### 3.1.1. Competência para prestação do serviço de transporte público

O ordenamento jurídico atribui a cada ente federado as suas atribuições administrativas. Conferida essa atribuição ao ente, incumbe-lhe exercer a atividade de sua competência, bem como regular a prestação do serviço no âmbito de sua alçada.

O oferecimento de serviços públicos de transporte é absorvido pela União, Estados-membros (“Estados”) e Municípios, conforme define a Constituição Federal (“Constituição”), a Constituição do Estado de Santa Catarina e a Lei Orgânica Municipal de Itapoá.

Quanto à competência da União, a Constituição define que lhe incumbe explorar, diretamente ou mediante autorização, os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado, bem como os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.<sup>3</sup>

Pela inteligência da Constituição, é de competência estadual o oferecimento de serviço de transporte intermunicipal.<sup>4</sup> Conforme o Supremo Tribunal

---

<sup>3</sup> “Art. 21. Compete à União:

(...)

“XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

(...)

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

(...)”

<sup>4</sup> “Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

§ 1º - São reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição.

(...)”



Federal: "Os Estados-membros são competentes para explorar e regulamentar a prestação de serviços de transporte intermunicipal. (...)."<sup>5</sup>

Observa-se que cabe aos Estados, mediante lei complementar, a instituição de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.<sup>6</sup>

Nesse passo, a Constituição do Estado de Santa Catarina prevê o seguinte:

Art. 8º Ao Estado cabe exercer, em seu território, todas as competências que não lhe sejam vedadas pela Constituição Federal, especialmente:

(...)

VIII - explorar, diretamente ou mediante delegação os recursos hídricos de seu domínio, os serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros e outros de sua competência conforme art. 137;

Por sua vez, a competência municipal relativa aos transportes públicos é definida no artigo 30, inciso V, da Constituição Federal, segundo o qual é atribuição dos Municípios "organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, inclusive o de transporte coletivo, que tem caráter essencial".<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> ADI 2.349, Rel. Min. Eros Grau, julgamento em 31-8-2005, Plenário, DJ de 14-10-2005.) No mesmo sentido: ADI 845, Rel. Min. Eros Grau, julgamento em 22-11-2007, Plenário, DJE de 7-3-2008; RE 549.549-AgR, Rel. Min. Ellen Gracie, julgamento em 25-11-2008, Segunda Turma, DJE de 19-12-2008.

<sup>6</sup> "Art. 25 (...)

§ 3º - Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum."

<sup>7</sup> "Art. 30. Compete aos Municípios:

(...)



A Lei Orgânica do Município de Itapoá prevê que compete ao Município:

- ❑ “organizar e prestar, diretamente, ou sob o regime de concessão ou permissão, os serviços públicos locais, inclusive o de transporte coletivo, que tem caráter essencial” (art. 13, X).
- ❑ “regulamentar a utilização dos logradouros públicos e especialmente no perímetro urbano, determinar o itinerário e os pontos de parada obrigatória de veículos de transporte coletivo” (art. 13, XXXI).

Destaca-se da Lei também o seguinte:

- ❑ “Art. 68. Compete privativamente ao Prefeito Municipal:  
(...)  
XXX - fixar as tarifas dos serviços públicos concedidos ou permitidos e aqueles explorados pelo Município, conforme critérios estabelecidos na legislação municipal;”
- ❑ “Art. 103. Nenhum empreendimento de obras e serviços do Município poderá ter início sem prévia elaboração do plano respectivo, no qual, obrigatoriamente, conste:  
  
I - a viabilidade do empreendimento, sua conveniência e oportunidade para o interesse comum;  
  
II - os pormenores para a sua execução;  
  
III - os recursos para o atendimento das respectivas despesas;  
  
IV - os prazos para o seu início e conclusão, acompanhados da respectiva justificação.”

---

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

(...)”



- ❑ “Art. 104. A permissão de serviço público, a título precário, será outorgada por decreto do Prefeito, após edital de chamamento dos interessados para escolha do melhor pretendente, sendo que a concessão será feita com autorização legislativa, mediante contrato, precedido de concorrência pública.

§1º - Serão nulas de pleno direito as permissões, as concessões, bem como quaisquer outros ajustes feitos em desacordo com o estabelecido neste artigo.

§2º - Os serviços permitidos ou concedidos ficarão sempre sujeitos à regulamentação e fiscalização do Município, incumbindo, aos que os executem, sua permanente atualização e adequação às necessidades dos usuários.

§3º - O Município poderá retomar, sem indenização, os serviços permitidos ou concedidos, desde que executados em desconformidade com o ato ou contrato, bem como aqueles que se revelarem insuficientes para o atendimento dos usuários.

§4º - As concorrências para a concessão de serviços públicos deverão ser precedidas de ampla publicidade, em jornais e rádios locais, inclusive em órgãos de imprensa da Capital do Estado, mediante edital ou comunicado resumido.”

- ❑ “Art. 105. As tarifas dos serviços públicos deverão ser fixadas pelo Executivo, tendo-se em vista a sua justa remuneração.”
- ❑ “Art. 106. Nos serviços, obras e concessões do Município, bem como nas compras e alienações, será adotada a licitação, nos termos da lei.”
- ❑ “Art. 147. É de responsabilidade do Município, mediante licitação e de conformidade com os interesses e as necessidades da população, prestar serviços públicos, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, bem como realizar obras públicas, podendo contratá-las com particulares através de processo licitatório.”



- ❑ “Art. 148. Nenhuma obra pública, salvo os casos de extrema urgência devidamente justificados, será realizada sem que conste:
  - I - o respectivo projeto;
  - II - o orçamento do seu custo;
  - III - a indicação dos recursos financeiros para o atendimento das respectivas despesas;
  - IV - a viabilidade do empreendimento, sua conveniência e oportunidade para o interesse público;
  - V - os prazos para o seu início e término.”
  
- ❑ Art. 149. A concessão ou a permissão de serviço público somente será efetivada com autorização da Câmara Municipal e mediante contrato precedido de licitação.
  - §1º - Serão nulas de pleno direitos as concessões e as permissões, bem como qualquer autorização para a exploração de serviço público, feitas em desacordo com o estabelecido neste artigo.
  - §2º - Os serviços concedidos ou permitidos ficarão sempre sujeitos a regulamentação e a fiscalização da Administração Municipal, cabendo ao Prefeito municipal aprovar as tarifas respectivas.”
  
- ❑ “Art. 150. Os usuários estarão representados nas entidades prestadoras de serviços públicos na forma que dispuser a legislação municipal, assegurando-se sua participação em decisões relativas a:
  - I - planos e programas da expansão dos serviços;
  - II - revisão da base de cálculo dos custos operacionais;
  - III - política tarifária;
  - IV - nível de atendimento da população em termos de quantidade e qualidade;



V - mecanismo para atenção de pedido e reclamações dos usuários, inclusive para a apuração de danos causados a terceiros.

Parágrafo único. Em se tratando de empresas concessionárias ou permissionárias de serviços públicos, a obrigatoriedade mencionada neste artigo deverá constar no contrato de concessão ou permissão.”

☐ “Art. 151. As entidades prestadoras de serviços públicos são obrigadas, pelo menos uma vez por ano, a dar ampla divulgação de suas atividades, informando, em especial, sobre planos de expansão, aplicação de recursos financeiros e realização de programas de trabalho.”

☐ “Art. 152. Nos casos de concessão ou permissão de serviços públicos, serão estabelecidos, entre outros:

I - os direitos dos usuários, inclusive as hipóteses de gratuidade;

II - as regras para a remuneração do capital e para garantir o equilíbrio econômico e financeiro do contrato;

III - as normas que possam comprovar eficiência no atendimento do interesse público, bem como permitir a fiscalização pelo Município, de modo a manter o serviço contínuo, adequado e acessível;

IV - as regras para orientar a revisão periódica das bases de cálculo dos custos operacionais e da remuneração do capital, ainda que estipulada em contrato anterior;

V - a remuneração dos serviços prestados aos usuários diretos, assim como a possibilidade de cobertura dos custos por cobrança a outros agentes beneficiados pela existência dos serviços;

VI - as condições de prorrogação, caducidade, rescisão e reversão da concessão ou permissão.

Parágrafo único. Na concessão ou na permissão de serviços públicos, o Município reprimirá qualquer forma de abuso do poder econômico,



principalmente as que visem a dominação do mercado, a exploração monopolística e ao aumento abusivo de lucros.”

- ❑ “Art. 153. O Município poderá revogar a concessão ou a permissão dos serviços que forem executados em desconformidade com o contrato ou ato pertinente, bem como daqueles que se revelarem manifestamente insatisfatórios para o atendimento dos usuários.”
- ❑ “Art. 154. As licitações para a concessão ou a permissão de serviços públicos deverão ser precedidas de ampla publicidade, na forma da lei.”
- ❑ “Art. 155. As tarifas dos serviços públicos prestados diretamente pelo Município ou por órgãos de sua administração descentralizada, serão fixadas pelo Prefeito Municipal, cabendo à Câmara Municipal definir os serviços que serão remunerados pelo custo, acima do custo e abaixo do custo, tendo em vista seu interesse econômico e social.

Parágrafo único. Na formação do custo dos serviços de natureza industrial computar-se-ão, além das despesas operacionais e administrativas, as reservas para depreciação e reposição dos equipamentos e instalações, bem como previsão para expansão dos serviços.”

- ❑ “Art. 156. O Município poderá consorciar-se com outros municípios para realização de obras ou prestação de serviços públicos de interesse comum.

Parágrafo único. O Município propiciará meios para a criação, nos consórcios, de órgão constituído por cidadãos não pertencentes ao serviço municipal.”

Além disso, prevê a referida Lei:

- ❑ “Art. 174. O Município, na prestação de serviços de transporte público, fará atender:





- I - a segurança e o conforto dos passageiros, garantindo, em especial, acesso às pessoas portadoras de deficiências físicas;
- II - a prioridade a pedestres e usuários dos serviços;
- III - a tarifa social, assegurada a gratuidade aos maiores de sessenta e cinco anos;
- IV - a proteção ambiental contra a poluição atmosférica;
- V - a racionalização dos itinerários;
- VI - a participação das entidades representativas da comunidade e dos usuários no planejamento e fiscalização dos serviços.”

Em suma, o panorama constitucional de atribuições administrativas dos entes federados, referentes à prestação de serviço de transporte público, pode assim ser tracejado:

#### **UNIÃO**

- Prestação direta ou mediante autorização dos serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado e de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

#### **ESTADOS**

- Oferecimento de serviço de transporte intermunicipal, com competência para, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, como é o caso do transporte e sistema viário intermunicipal.

#### **MUNICÍPIOS**

- Competência para organizar serviços públicos de interesse local é municipal, entre os quais o de transporte coletivo.<sup>8</sup>

- Prestação e organização direta ou sob regime de concessão ou permissão, de transporte coletivo.

---

<sup>8</sup> Nesse sentido, ADI 845, Rel. Min. Eros Grau, julgamento em 22-11-2007, Plenário, DJE de 7-3-2008.



Assim, conforme conclui Hely Lopes Meirelles, “O transporte coletivo urbano e rural, desde que se contenha nos limites territoriais do Município, é de sua exclusiva competência, como de interesse público local, com caráter essencial (art. 30, V)”.<sup>9 10</sup>

### 3.1.2. Mobilidade urbana

De interesse direito para o tema ora tratado são as previsões da Lei de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

A Lei de Mobilidade Urbana institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (“PNMU”), instrumento da política de desenvolvimento urbano que objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Cuida-se de um marco legal, que contém normas gerais aplicáveis a todos os entes, e diretamente relacionado ao art. 182 da Constituição Federal.<sup>11</sup>

A PNMU é um marco relevante para as políticas públicas, pois cria um sistema nacional de mobilidade urbana, tendo em vista um conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e infraestrutura que garante os deslocamentos de pessoas e cargas nos Municípios.

A PNMU traz em seus artigos 16 a 18 as atribuições dos entes federativos e estabelece que compete ao Município planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços

---

<sup>9</sup> In “Direito Municipal Brasileiro” 6ª Edição atualizada por Izabel Camargo Lopes Monteiro e Yara Darcy Police Monteiro, 3ª Tiragem, Ed. Malheiros, fls. 320.

<sup>10</sup> No mesmo sentido verificar: 1) Fernanda Dias Menezes de Almeida, in “Aspectos Constitucionais da Concessão de Serviços Públicos”, artigo inserido em obra intitulada “Concessão de Serviço Público”, coordenada pela Profª. Odete Medauar, Ed. Revista dos Tribunais, 1995, fls. 34 e; José Afonso da Silva, in “Manual do Vereador”, 3ª edição, revista ampliada e atualizada, Ed. Malheiros, fls. 92.

<sup>11</sup> O *caput* do artigo estabelece: “Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem- estar de seus habitantes.”



de transporte coletivo, além de prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte coletivo urbano. *In verbis*:

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

IV – (VETADO).

Cumpra ao Município a elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com o plano diretor, existindo um prazo de três anos, contados da entrada em vigor da Lei, para sua elaboração. Dispõe o artigo 24 da Lei:

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;



VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos



orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

Por sua vez, o art. 9º da Lei detalha o regime econômico e financeiro da concessão ou da permissão do serviço de transporte público coletivo que devem ser estabelecidos no respectivo edital de licitação.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se deficit ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se superavit tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o deficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de superavit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.



Por fim, vale frisar que a contratação dos serviços de transporte público coletivo deve ser precedida de licitação, observando as seguintes diretrizes:

- fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;
- definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;
- alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;
- estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e
- identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária. (art. 10)

Havendo subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo, este deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, no mínimo, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário.

### **3.1.3. Meios de execução do serviço de transporte público**

Quanto à forma de execução, há previsão constitucional e inúmeras previsões legais de que os serviços deverão ser prestado “diretamente ou sob regime de concessão ou permissão”.

Vale observar que o serviço de transporte coletivo poderá ser executado de forma centralizada ou descentralizada, ou seja, pelo próprio Município (ou através de ente de sua Administração Indireta) ou por concessão ou permissão.

A autorização é por vezes prevista em leis esparsas para as hipóteses de execução temporária.



Nessa seara toma especial relevado as normas gerais previstas nas Leis Federais de Concessão e Parcerias Público-Privadas.

### **3.1.3.1. Concessão Comum**

Os institutos da concessão e da permissão de serviços públicos foram disciplinados pela Lei Federal nº 8.987/95, que estabeleceu normas relativas à licitação para outorga dos serviços e, especialmente, aos contratos decorrentes de tal procedimento.

Para Celso Antônio Bandeira de Mello, a concessão de serviço público "é o instituto através do qual o Estado atribui o exercício de um serviço público a alguém que aceita prestá-lo em nome próprio, por sua conta e risco, nas condições fixadas e alteráveis unilateralmente pelo Poder Público, mas sob garantia contratual de um equilíbrio econômico-financeiro, remunerando-se pela própria exploração do serviço, em geral basicamente mediante tarifas cobradas diretamente dos usuários do serviço".<sup>13</sup>

A regra geral da lei relativa à remuneração é de que o concessionário se remunere pela exploração do próprio serviço concedido, mediante pagamento pelos usuários do serviço.

No entanto, embora a regra seja que exploração se faça por tarifa cobrada diretamente dos usuários, a **lei permite que o Poder Concedente subsidie parcialmente o concessionário**, além da possibilidade da criação de novas fontes de receitas.

Há divergência doutrinária e judicial sobre a necessidade de autorização legislativa específica para a Concessão ocorra. A Lei Federal n. 9.074/95 esclarece em seu artigo 2º a vedação à União, aos Estados, Distrito Federal e Municípios de outorgarem concessão ou permissão sem que haja lei que

---

<sup>13</sup> *Curso de Direito Administrativo*. 15. ed. São Paulo: Malheiros, 2003, p. 643.



autorize e fixe seus termos, ressalvando apenas as autorizações já constantes das Constituições e respectivas Leis Orgânicas. O *caput* da Lei estabelece:

Art. 2º É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios executarem obras e serviços públicos por meio de concessão e permissão de serviço público, sem lei que lhes autorize e fixe os termos, dispensada a lei autorizativa nos casos de saneamento básico e limpeza urbana e nos já referidos na Constituição Federal, nas Constituições Estaduais e nas Leis Orgânicas do Distrito Federal e Municípios, observado, em qualquer caso, os termos da Lei no 8.987, de 1995.

Relembre-se, sobre a questão, que a Lei Orgânica de Itapoá prevê que a concessão ou a permissão de serviço público somente será efetivada com **autorização** da Câmara Municipal (art. 149).

Quanto à licitação, a Lei nº 8.987/95 em seu artigo 2º estabelece que a modalidade licitatória adequada à concessão de serviços públicos é a concorrência.

O artigo 9º da Lei nº 8.987/95 determina que a tarifa deve ser fixada pela proposta vencedora, devendo ser atendido o princípio da modicidade das tarifas para os usuários bem como o equilíbrio econômico-financeiro do contrato para o concessionário, obviamente nesse caso para os casos em que o critério de julgamento da licitação seja o da menor tarifa.

A referida Lei não contém norma específica prevendo limite de prazo nas concessões de serviços públicos e obras públicas. Exige-se apenas que o prazo seja determinado (art. 2º II e III) e que o edital de licitação (art. 18, I) e o contrato (art. 23, I) indiquem o prazo de concessão.

Sobre a extinção da concessão de serviço público, a maneira mais comum é o término de seu prazo. A Lei prevê, porém, em seu artigo 35, os casos de extinção excepcionais, antes do prazo estabelecido no contrato.





### **3.1.3.2. Parcerias público-privadas**

Via edição da Lei nº. 11.079, de 30 de dezembro de 2004, o Governo Federal inovou a ordem jurídica para “Instituir normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública”.

Dessa forma trouxe à tona a possibilidade real do Poder Público contrair parcerias com particulares, diante de um sistema jurídico distinto, mas já aplicado – segundo dito por muitos – com sucesso em inúmeros outros países.<sup>14</sup>

Foi a própria Lei 11.079/2004 que se incumbiu, no artigo 2º e seus parágrafos, de trazer as noções do que são as parcerias público-privadas, dispondo que:

Art. 2º. Parceria público-privada é o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa.

§ 1º. Concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

§ 2º. Concessão administrativa é o contrato de prestação de serviços de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens.

§ 3º. Não constitui parceria público-privada a concessão comum, assim entendida a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995,

---

<sup>14</sup> Muitos renomados autores apontam que tal possibilidade já existia em outras Leis. Jacinto Arruda Câmara, por exemplo, já explicitou que: “Já faz muito tempo que as concessões são utilizadas pelo Estado como mecanismo para conseguir cooptar a participação de empreendedores privados no desenvolvimento de uma dada atividade, sem abrir mão do poder de intervir sobre ela. Como exemplo, basta lembrar que alguns dos serviços públicos foram (e continuam sendo) desenvolvidos por particulares em regime de concessão pública: transporte ferroviário, portos, transporte aéreo de passageiros, energia elétrica, telecomunicações - entre outros”. (A experiência brasileira nas concessões de serviço público e as parcerias público-privadas, p. 160). Veremos isso ainda de forma mais intensa mais adiante na exposição.



quando não envolver contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

A diferenciação da PPP com a concessão comum já veio ditado pelo § 3º da mesma Lei 11.079, pois, “Não constitui parceria público-privada a concessão comum, assim entendida a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando não envolver contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado”.

Mas como vimos, as PPPs compreendem, na realidade, duas novas espécies de concessões: a concessão patrocinada e a concessão administrativa.

A diferença entre os dois institutos se centra em dois aspectos dois aspectos: (i) a posição de usuário - ainda que indireto – do Estado, caracterizando a concessão administrativa, em contrapartida à concessão patrocinada que tem como usuário o particular; e (ii) o fato de que na concessão patrocinada o concessionário é remunerado pelo Poder Público e pelo particular-usuário, enquanto na concessão administrativa não haverá o pagamento pelo particular, mas só pelo Poder Público (aqui desconsiderando-se as receitas extraordinárias).

Segundo expressa disposição da Lei 11.079/2004, “[a]s concessões patrocinadas regem-se por esta Lei, aplicando-se-lhes subsidiariamente o disposto na Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e nas leis que lhe são correlatas.” (art. 3º, § 1º).<sup>15</sup>

De acordo com a previsão do §4º do artigo 2º da Lei 11.079, de 30 de 2004, “[é] vedada a celebração de contrato de parceria público-privada: I – cujo valor do contrato seja inferior a R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais); II – cujo

---

<sup>15</sup> Os parágrafos 2º e 3º deste artigo ainda estabelecem que: “(...) § 2º As concessões comuns continuam regidas pela Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e pelas leis que lhe são correlatas, não se lhes aplicando o disposto nesta Lei”. e que “(...) § 3º Continuam regidos exclusivamente pela Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e pelas leis que lhe são correlatas os contratos administrativos que não caracterizem concessão comum, patrocinada ou administrativa”.



período de prestação do serviço seja inferior a 5 (cinco) anos<sup>16</sup>; ou III – que tenha como objeto único o fornecimento de mão-de-obra, o fornecimento e instalação de equipamentos ou a execução de obra pública”.

Dinorá Adelaide Musetti Grotti nos alerta, entretanto, que existem outras vedações, pois: “também está proibida a parceria público-privada quando seu objeto envolver a delegação de funções de regulação, jurisdicional, o exercício do poder de polícia e outras atividades exclusivas do Estado, nos termos do art. 4º, III da Lei”.<sup>17</sup>

A “Lei nº 11.079/04 estabeleceu [também outros] limites máximos para o comprometimento dos orçamentos públicos na celebração de contrato de PPP, que somente poderá ser firmado se” (...):

(i) a soma das despesas de caráter continuado derivadas do conjunto das parcerias já contratadas não tiver excedido, no ano anterior, a 3% (três por cento) da Receita Corrente Líquida do exercício e Contratos de Parcerias Público-Privadas;

(ii) as despesas anuais dos contratos vigentes, nos 10 (dez) anos subseqüentes, não excedam a 3% (três por cento) da Receita Corrente Líquida projetada para os respectivos exercícios.

E, além disso, é importante mencionar que o § 3º do art. 10 da lei regedora federal, impôs ainda uma outra condição ao estabelecimento das PPP's: “[a]s concessões patrocinadas em que mais de 70% (setenta por cento) da remuneração do parceiro privado for paga pela Administração Pública dependerão de autorização legislativa específica.”

---

<sup>16</sup> Essa norma deve ser interpretada em conjunto com a prevista no art. 5º, I da mesma lei que impõe além desse prazo mínimo o prazo máximo de 35 (trinta e cinco) anos.

<sup>17</sup> A experiência brasileira nas concessões de serviços públicos, p. 224. – negritos nossos.



Em resumo, as restrições às contratações de PPP são as seguintes:

- ❑ o valor do contato não poderá ser menor que R\$ 20.000,00 (vinte milhões de reais);
- ❑ o prazo de vigência do contato não poderá ser inferior a 5 (cinco) anos e nem superior a 35 (trinta e cinco) anos;
- ❑ não pode ter como objeto único o “fornecimento de mão de obra, o fornecimento e instalação de equipamentos ou a execução de obra pública”;
- ❑ não poderá importar em delegação de “funções de regulação, jurisdicional, do exercício de poder de polícia e outras atividades exclusivas do Estado”;
- ❑ a despesa de caráter continuado proveniente de parcerias já contratadas não poderá ter excedido, no ano anterior, a 5% (cinco por cento) da Receita Corrente Líquida do exercício;
- ❑ as despesas de cada ano dos contratos vigentes, nos próximos 10 (dez) anos, não podem exceder a 3% (três por cento) da Receita Corrente Líquida projetada para os respectivos exercícios”; e
- ❑ necessidade de autorização legislativa específica quando, na concessão patrocinada, mais de 70% da remuneração do parceiro privada for custeada pelo Poder Público.

É sabido que uma das características da PPP é a instituição de garantias em favor do parceiro privado para que assim se assegure o cumprimento das contraprestações devidas pelo Poder Público.

Numa perspectiva prática, os autores induzem que caso não haja a previsão dessas espécies de garantias, as PPPs não se concretizariam, uma vez que visam mesmo é requerer ao particular que arque com projetos necessários e deficitários, adiantando valores, que só serão recebidos do Estado (em parte ou



integralmente) após longo tempo, o que não ocorreria sem garantias específicas diferenciadas do Estado.

Por óbvio, a celebração de concessões, em regra, deve ser precedida de licitação pública, até mesmo por determinação constitucional<sup>18</sup>.

O regime jurídico das licitações veio estabelecido nos artigos 10 a 13 da Lei Federal de PPPs, além do previsto nas Leis 8.987/95 e 8.666/93, não sendo objetivo desse estudo o tratamento detalhado de todo esse regramento, porém, necessário se faz a pontuação de especificidades: (i) imposição de modalidade de concorrência para a licitação a ser realizada e imposição de procedimento prévio específico (fase interna) com condicionantes a serem preenchidos; (ii) o regramento do edital; (iii) procedimento do certame e; (iv) possibilidade de inversão das fases de habilitação e julgamento.

Uma vez realizada a licitação, declarado o vencedor e adjudicado o objeto do certame, o passo seguinte é o da celebração do contrato<sup>19</sup>.

O regramento dos contratos está estabelecido na Lei Federal de PPPs, e nas Leis 8.987/95 e 8.666/93.

Importante mencionar também que no artigo 7º e seu parágrafo único da Lei Federal das PPP's há o apontamento de uma das características básicas das parcerias público-privadas, ou seja, a imposição de que o Poder Público remunere o parceiro privado somente após a “disponibilização do serviço objeto do contrato (...)”<sup>20</sup>, ainda que seja ela parcial e proporcional.<sup>21</sup>

---

<sup>18</sup> CR, Art. 37, Inc. XXI. “ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações”.

<sup>19</sup> Uma especificidade comum a todos os contratos públicos – salvo o entendimento de alguns relativos àqueles ajustes provenientes da licitação na modalidade de convite – é de que a minuta do contato deve compor um dos anexos do edital de licitação.

<sup>20</sup> Cabeça do artigo.



Por fim neste tópico, é fundamental trazer à baila a possibilidade de pagamento de remuneração variável ao parceiro privado, vinculada ao seu desempenho, de acordo com as metas e padrões de qualidade e disponibilidade previstas no contrato.

Quanto a tal previsão já houve indagação acerca de seu alcance, uma vez que uma remuneração a menor poderia caracterizar sanção não antecedida de devido processo legal. Não quer nos parecer que seja o caso, conforme já expôs a melhor doutrina:

A novidade trazida pela Lei de PPP está, em primeiro lugar, na previsão legal da variação do valor do pagamento de acordo com a performance do parceiro privado – o que torna o incentivo econômico para o cumprimento das metas contratuais de disponibilização e performance mais sensível. Ao contrário do procedimento de aplicação de multas, a redução do valor do pagamento se reflete na receita do concessionário, e não na criação de custos, como a aplicação de multas. E isso é uma diferença fundamental do ponto de vista econômico, pois inviabiliza quaisquer estratégias procrastinatórias da solução da questão, como ocorre muitas vezes em relação à aplicação de multas.

Além disso, eventual redução de pagamento por realização de performance e disponibilidade subótimas não caracteriza aplicação de sanção no sentido jurídico; e, por isso, não precisa obedecer aos rigores aplicáveis aos processos administrativos punitivos incidentes sobre os concessionários. Ao realizar dedução no pagamento por consequência de descumprimento, a Administração estará apenas pagando de acordo com a qualidade/quantidade do serviço prestado, e não aplicando punição. Evidente mente que o concessionário terá amplo direito de defesa em caso de controvérsia sobre o cumprimento da

---

<sup>21</sup> Parágrafo único do artigo.



performance. Contudo, nesse caso a Administração só pagara ao concessionário por ocasião da solução do conflito.<sup>22</sup>

Outra novidade da Lei Federal das PPPs é a imposição prevista no art. 9º de que “[a]ntes da celebração do contrato, deverá ser constituída sociedade de propósito específico, incumbida de implantar e gerir o objeto da parceria.”

### **3.1.3.3. Regras Comuns**

É certo que o artigo 20 da Lei 8.987/95 já previa a faculdade do “poder concedente, desde que previsto no edital, (...) [de] determinar que o licitante vencedor, no caso de consórcio, se constitua[isse] em empresa antes da celebração do contato”.

Mas a diferença das previsões legais é nítida, (i) na Lei 8.987/95 se dava a faculdade da exigência ao Poder Público, na Lei das PPP’s impõe-se tal situação como condição para a celebração do contrato e (ii) na Lei 8.987/95 a condição só poderia ser imposta caso o vencedor fosse um consórcio de empresas já dantes delimitadas, já na Lei das PPP’s tal exigência inexistente – não há a necessidade da identificação anterior de todas as empresas que comporão a SPE, podendo até o mesmo o Estado vir a compô-la.

Para que um processo de escolha seja levado a conhecimento público via um edital de licitação, é de rigor que procedimentos internos sejam atendidos, e a esses procedimentos se costuma dar a denominação de fase interna da licitação.

Já para a fase externa da licitação pensamos que importam para o projeto os seguintes apontamentos:

---

<sup>22</sup> Mauricio Portugal Ribeiro e Lucas Navarro Prado, Comentários à Lei de PPP Parceria Público-Privada - Fundamentos econômicos-jurídicos, Malheiros Editores, p. 193.



- ❑ para as concessões patrocinadas a legislação admite a adoção de critério de julgamento consubstanciado na menor contraprestação ou na composição da menor contraprestação com a melhor técnica.
- ❑ para as concessões comuns a legislação admite a adoção de critério de julgamento consubstanciado em preço ou na composição preço com a melhor técnica.
- ❑ há a possibilidade legal de oferecimento de lances viva voz após o oferecimento da proposta econômica por escrito e a possibilidade do modelo de leilão holandês, isto é, apenas com a fase de envelope fechado.
- ❑ por não consistir a licitação um processo de mero atendimento de requisitos por si só, mas sim numa busca de selecionar aquele que melhor atenda aos interesses públicos envolvidos; assim como por haver expressão permissiva legal para tal; deverá constar do edital a possibilidade de saneamento de falhas, complementação de insuficiências ou correção de erros formais, porém, com o estabelecimento de critérios claros e objetivos, como o fizemos, que devam englobar, por exemplo, as espécies de falhas passíveis de correção e a limitação da possibilidade a apenas uma vez;
- ❑ até porque implica, em regra, em possibilidade do processo licitatório ocorrer em tempo mais reduzido, entendemos que nessa licitação não deverá ocorrer a inversão de fases de modo que a habilitação ou pré-qualificação preceda à fase de classificação das propostas.

É de rigor para o presente estudo a indicação da conformação jurídica do contrato e do conteúdo mínimo das principais cláusulas do mesmo.

- ❑ objeto – Do contrato, assim como do edital, deverá constar a exata delimitação do objeto contratual.
- ❑ condições de prestação dos serviços, detalhamento das metas e estabelecimento do que se entenda por serviço adequado – O contrato





deverá estabelecer regras, forma e condições de sua prestação, bem como deverá prever instrumentos de avaliação das qualidades dos serviços, mas isso para atingir metas e objetivos que também devem ser previamente determinados.

- ❑ Sociedade de propósito específico – para atender a determinação da Lei Federal de PPPs e sugestão da Lei Federal de Concessões, da minuta do edital e do contrato deverá constar que, para a celebração do contrato de concessão patrocinada ou comum, a licitante deverá ou poderá constituir sociedade de propósito específico que tenha por objetivo social único a prestação dos serviços e o atendimento às obrigações contratuais a que comprometeu no processo licitatório, mediante o aproveitamento econômico do negócio e contraprestação – ou não para o caso da concessão comum - paga pelo Poder Público .
- ❑ Equação econômico-financeira – deverá constar do contrato a previsão da garantia da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, ou seja, a impossibilidade de que seja alterada apenas um dos ângulos da equação estabelecida na proposta do particular e aceita pelo Poder Público. A cláusula garante que a alteração e encargos implicará também na alteração das retribuições.
- ❑ Encargos e responsabilidades das partes – O estabelecimento de obrigações e direitos das partes contratantes é ínsito a qualquer contrato, importando nesse caso específico apenas indicar, em termos gerais, quais as previsões necessárias e possíveis.

Relativamente ao Poder Público do contrato deverá constar, por exemplo, a: (a) obrigação de pagar a contraprestação ou subsídio, caso ocorra, (b) a obrigação de exercer a fiscalização do serviço, (c) a obrigação de declarar de utilidade pública os bens necessários para a prestação dos serviços, (d) a obrigação de promover as desapropriações e instituir as servidões.



Relativamente ao particular, deverá constar, por exemplo, a (a) obrigação de prestar adequadamente os serviços, (b) a obrigação de captar, aplicar e gerir os recursos necessários à prestação dos serviços, (c) zelar pelos bens vinculados a prestação dos serviços, (d) permitir aos encarregados da fiscalização livre acesso, em qualquer época, às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes dos serviços, bem como a seus registros contábeis, etc.

É nosso entendimento aquele condizente na necessidade do contrato prever que a remuneração do particular é variável e vinculada ao seu desempenho conforme metas e objetivos previamente estabelecidos.

- ❑ Garantias – O contrato deverá prever a garantia da contraprestação ou subsídio, se possível, na modalidade de conta-garantia vinculada, com regime jurídico de direito privado.
- ❑ Fiscalização – O particular se sujeita a constante fiscalização do Poder Público e deve franquear ao mesmo o acesso às suas instalações, às instalações onde são prestados os serviços e aos documentos específicos da relação contratual, sendo mister que essas prerrogativas estejam expressamente previstas no contrato de concessão.
- ❑ Penalidades contratuais e administrativas – a legislação autoriza/impõe ao Poder Público a aplicação de sanções aos parceiros privados que compreendem desde a advertência, passando pela aplicação de multas e alcançando a decretação da caducidade da concessão.

No entanto, as previsões legais são genéricas e não descrevem adequadamente as hipóteses em que cabíveis as reprimendas nem as consequências jurídicas aplicáveis para cada caso.

A ausência de descrição legal adequada pode acarretar, sem dúvida, na quase impossibilidade do exercício pelo Poder Público de sua obrigação institucional de aplicar as sanções.



Assim, para que possa exercer sua obrigação, sem atentar contra o princípio da estrita legalidade aplicável ao tema das sanções e infrações, deve o Poder Público fazer constar dos contratos quais as hipóteses que configuram falta contratual, legal ou administrativa e quais as consequências previstas para aqueles que se subsumirem a elas.

O contrato deve prever, ainda, a obrigatoriedade de atendimento aos princípios do contraditório e da ampla defesa, bem como, estabelecer os mecanismos para preservar os direitos dos acusados.

- ❑ Intervenção – a intervenção é um instrumento de controle da atividade exercida pelo parceiro privado, que se constitui na assunção dos serviços pelo parceiro público (ou, para alguns, em parcela do poder do concessionário) para assegurar a adequação na prestação dos serviços, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

Peculiaridade da intervenção é a possibilidade de sua efetivação sem o prévio direito de ampla defesa, que será exercido no processo administrativo instaurado para constatar a ocorrência das causas determinantes da medida e apurar responsabilidades.

Também no caso da intervenção como são amplas e praticamente ilimitadas as causas previstas em lei, melhor se faz que essas causas sejam minuciadas no contrato visando estabelecer segurança jurídica na relação contratual.

- ❑ extinção da concessão – as hipóteses de extinção da concessão são previstas legalmente no art. 35 da lei 8.987/95 e são elas: (a) advento do termo contratual, (b) encampação, (c) caducidade, (d) rescisão, (e) anulação e (f) falência ou extinção da empresa concessionária ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.



A encampação é a retomada do serviço pelo parceiro privado durante o prazo contratual, por motivo de interesse público, mas que para ocorrer depende de prévia autorização legislativa e pagamento da indenização ao parceiro privado.

A caducidade, por sua vez, é a retomada do serviço do serviço pelo parceiro público, em decorrência de falta cometida pelo parceiro privado e sua ocorrência pode acarretar a obrigação de pagamento da parcela dos bens ainda não revertidos.

- ❑ Bens reversíveis – bens reversíveis são aqueles que deverão integrar o patrimônio público ao final da concessão e pelos quais o parceiro público paga durante a execução do contato ou no seu término.

Não faz sentido tratar da reversibilidade de bens consumíveis ou que tem vida útil inferior ao prazo contratual.

Em regra os contratos devem identificar os bens reversíveis e a forma que o poder público amortizará os custos dos investimentos do particular para sua aquisição, construção ou implantação.

- ❑ Arbitragem – não obstante haja celeuma jurídica acerca da possibilidade de adoção da arbitragem nos contratos públicos, parece estar se pacificando o entendimento de seu cabimento que, para os negócios que envolvem conhecimentos técnicos de maior complexidade se faz muito pertinente.

Sujeitar as partes contratantes de uma parceria público-privada ou de uma concessão comum a solucionar questões que requerem respostas rapidíssimas ao Judiciário pode, devido a morosidade deste e à falta de conhecimentos técnicos específicos, inviabilizar a prestação adequada dos serviços.



Dessa forma é de todo viável que se estabeleça, no mínimo quanto às questões técnicas do projeto, que elas serão resolvidas pela via da arbitragem.

- ❑ remuneração variável ao parceiro privado – outra previsão de suma importância para o sucesso da parceria a ser consumada cuida-se daquela que prevê a variabilidade da remuneração do concessionário vinculando-a, com parâmetros objetivos, ao cumprimento de metas e padrões de qualidade previamente estabelecidos.

Tendo-se por pressuposto que a parceria visa a eficiência o mecanismo condiz absolutamente com esse propósito.

### **3.2. Transporte coletivo na legislação municipal de Itapoá**

---

Além da Lei Orgânica, diversas outras leis disciplinam a outorga do serviço público de transporte coletivo público no Município. A seguir são comentadas os principais itens da legislação municipal sobre o tema deste estudo.

- ❑ Lei municipal nº 185/1999 - qual dispõe sobre o reajuste das tarifas do transporte coletivo.
  - Estabelece que a tarifa será fixada pelo Poder Executivo, sempre que necessária, passando a vigorar após 48 horas do dia da assinatura da autorização.
  - Prevê que o Poder Executivo, ao proceder ao reajuste de remuneração de serviços transporte coletivo de passageiro, deve utilizar planilha de custo (do GEIPOT) contendo metodologia de cálculo, parâmetro e coeficiente técnicos, em função das peculiaridades do sistema e o interessa público.
  - Prevê isenção de ISSQN e arredondamento da tarifa para facilitar o troco.



- Estatui que gratuidades dependem de Lei e que os serviços de transporte não admite “Kombis, vans ou similares”.
- Determina que as gratuidades necessitam de Lei Municipal, com indicação da fonte de custeio, exceto as gratuidades definidas em lei federal.
- Lei municipal nº 187/1999 - dispõe sobre a funcionalidade e adaptação dos veículos de transporte coletivo para utilização por pessoas portadoras de deficiência.
  - Determina as características técnicas principais para atendimento deste requisito.
  - Determina que a frota mínima no município é de 10 veículos, sendo que, no mínimo, 2 devem ser adaptados para atendimento a portadores de necessidades especiais.
  - Determina os atendimentos que deverão ser prestados pelos veículos adaptados.

Neste caso é importante salientar a existência da Lei Federal nº 10.098/200 combinada com o Decreto nº 5.296 de 02/12/2004 que dispõe sobre o prazo para adaptação de toda a frota do país para atendimento de portadores de necessidades especiais, prazo este que tem seu fim em 2 de dezembro do presente ano.

Verifica-se que a lei municipal acaba versando sobre a quantidade de frota do sistema, além de apresentar características técnicas que são definidas pela ABNT e também acaba por conflitar com legislação federal. Claramente a lei municipal é anterior à Lei Federal e teve seu papel dentro da indução para uma melhora na qualidade de vida dos portadores de necessidades especiais da cidade.

- Lei municipal nº 280/2010 e 297/2010 - obriga as empresas permissionárias de transporte coletivo municipais a conceder transporte gratuito aos portadores de deficiência (físico, visual e auditivo),



prevendo a aplicação de multa para o seu descumprimento. A lei 297/2010 revogou a lei 280/2010.

- Ambas as leis infringiram a legislação municipal, em especial a Lei Municipal 185/1999, pois concederam gratuidades sem a devida indicação da receita que iria custear tal gratuidade.
- Decreto municipal nº 1593/2012 – regulamento do sistema de transporte coletivo
  - Determina a forma de reajuste da tarifa, adotando a planilha GEIPOT para tanto.
  - Determina o reajuste tarifário toda vez que os custos variarem em 2%.
  - Define a periodicidade de 12 meses para o reajuste tarifário caso não haja variação de mais de 2% nos custos.
  - Determina a periodicidade de 2 anos para revisão dos parâmetros integrantes da planilha.
  - Define novas gratuidades em conflito com a lei 185/1999.

A análise primária da legislação indica uma necessidade de revisão, através da edição de uma nova legislação, tanto para autorizar a concessão quanto para rever noções, premissas, condições e regras.

Isso se dá porque a legislação apontada, por exemplo, trata de temas que melhor se adequariam em previsões contratuais, estabelece regras que não consideramos mais adequadas e algumas, inclusive que contrariam o sistema constitucional.

### **3.3. Regulamentação econômica**

---

#### **3.3.1. Caracterização teórica sob a ótica da demanda e do mercado**

Uma observação preliminar da forma como os serviços públicos se organizam na sociedade, suscita questões de grande interesse para os estudiosos



da área de economia institucional. Em um determinado corte no tempo pode-se identificar as mais diferentes formas contratuais regendo serviços que, em tese, constituem responsabilidades similares do Estado. Algumas estruturas são altamente verticalizadas, como serviços de justiça e segurança pública. Nestes casos a quase totalidade dos recursos, físicos e humanos, utilizados para a prestação dos serviços finais é de propriedade do Estado. Outras estruturas são fortemente descentralizadas, como telefonia e energia, exemplificando o espectro de alternativas disponíveis.

A regra, contudo, parece ser a existência de estruturas contratuais híbridas. Como exemplo, podem-se citar os serviços de transportes públicos de passageiros. Estruturas contratuais com características mais integradas verticalmente se encontram nos serviços regulares de transporte coletivo por ônibus. Neste segmento o arcabouço jurídico que ampara as relações entre o setor público e os operadores franqueados é muito mais abrangente e complexo, composto por um conjunto de leis e decretos específicos, além da própria estrutura contratual que vincula as partes. Esta regulamentação abrange todos os detalhes concebíveis com relação a preços, qualidade e quantidade dos serviços. A transação representada pela compra de serviços de transporte público de passageiros no sistema regular de ônibus é um processo que usualmente supera anos de negociação, possui um arcabouço jurídico específico somente para este processo e usualmente custa às partes valores que superam milhões de reais.

Esta variação em estruturas de governança no setor de transportes públicos para um dado instante do tempo, também pode ser observada para um mesmo setor ao longo do tempo. Observe-se o Município de São Paulo até a década de 70, onde os serviços eram prestados de forma não regulada por empresas operadoras com pequena relação com o setor público.

A necessidade de atendimento a serviços sociais na década de 80 fez com o que o Município passasse a intervir nessa organização, dividindo serviços entre empresas para que cada uma combinasse serviços superavitários com





serviços deficitários. Na segunda metade da década de 80 foi instituída a compensação entre empresas, para que empresas com maior proporção de serviços superavitários compensassem empresas com menor proporção.

No início da década de 90 esse modelo foi levado ao extremo, no processo que se denominou de “municipalização”. Nesse caso a receita total gerada no sistema pertencia à Prefeitura do Município, que pagava cada um dos operadores pelos serviços prestados (em uma fórmula do tipo *cost plus*). Na segunda metade da década de 90 esse modelo foi novamente revertido, e as empresas passaram a ratear a arrecadação do sistema baseado em seus custos operativos.

Na virada da década esse modelo sofreu nova alteração, com uma parcela das receitas passando a ser rateada entre as empresas com base na demanda pagante transportada. Esse modelo perdurou até 2003.

A estrutura contratual firmada em 2003, determina que cada franqueado deverá sustentar-se a partir da receita arrecadada, com prazos de contrato que podem variar de 8 a 15 anos, a depender do “volume de investimentos realizados no setor”<sup>23</sup>.

O período em que a remuneração das empresas de transporte foi calculada por uma planilha tarifária, ou seja, em um modelo *cost plus*, o número de ônibus e a distância percorrida pelos mesmos elevou-se em aproximadamente 50%, em dois anos. Além de elevar os custos, os operadores passaram a utilizar ônibus “clandestinos” para transportar os usuários pagantes, uma vez que sua remuneração no sistema regular estava dissociada de sua arrecadação em bilheteria. Para prevenir esse comportamento oportunista o setor público instituiu a vinculação entre arrecadação e receita de cada empresa. Não obstante, ao fazer isto o comportamento oportunista do setor público levou à defasagem dos valores de tarifa

---

<sup>23</sup> Os contratos de concessão não especificam quais são os investimentos necessários para a extensão dos termos contratuais, nem ao menos sua natureza ou interesse público, deixando esta questão ao julgamento da Prefeitura.



praticados por motivos estritamente políticos, uma vez que este não mais teria responsabilidades sobre o equilíbrio econômico – financeiro do sistema.

A limitação à racionalidade dos agentes está naturalmente associada à incerteza quanto às bases de remuneração futura, em um caso ou outro. Por um lado, incerteza com relação ao preço dos insumos de produção, por outro, incerteza com relação à demanda futura. Desta forma, são facilmente verificadas no setor que, a existência de elevados custos de transação indicaria que as estruturas verticais tenderiam a ser mais eficientes do que estruturas alternativas.

Quais as razões que levam o setor de transporte público no sistema regular ser operado por entes privados franqueados? A resposta existente na literatura indica o *trade off* entre o incremento dos custos administrativos/gerenciais e a economia dos custos de transação no caso das estruturas verticais. Em outros termos, a verticalização do setor tende a gerar custos administrativos exponenciais, que por vezes mais do que compensam as economias em custos de transação. Dois exemplos são categóricos, a expansão do número de funcionários à época da municipalização e a privatização dos trens de subúrbio no Rio de Janeiro. Neste último caso, a companhia pública, denominada Flumitrens, possuía à época da concessão para a iniciativa privada, 6.100 funcionários. A iniciativa privada assumiu à época da privatização 3.100 funcionários; o restante ficou à disposição do Estado. Atualmente a empresa possui pouco mais de 2.500 funcionários, prestando serviços com qualidade notavelmente superior à época pré-privatização.

Este *trade off* entre custos de transação e custos administrativos crescentes é a raiz do processo de oscilação ao longo do tempo na forma contratual entre entes públicos e privados no setor de transporte regular por ônibus. Em situações com grandes custos e grandes benefícios associados a cada forma contratual, porém com pequenas diferenças entre estes, o mercado tende a ficar instável em sua forma final, não se definindo por um modelo ou por outro, criando “ondas” em uma direção ou em outra. Isto explica as oscilações observadas nestas duas décadas. Também demonstra a capacidade de adaptação de ambos os lados



à estrutura prevaiente, indicando que contrariamente às expectativas iniciais, a tendência é a forma contratual determinar a estrutura empresarial do setor, e não o contrário.

### 3.3.2. Regulação Econômica

A regulamentação econômica do Estado quando ele controla os mercados, se aplica sobre a quantidade de serviços oferecidos e em seus preços, podendo também, atuar sobre a qualidade, sendo que essa regulação deve propiciar flexibilidade, permitindo que se alcancem os objetivos colimados, incluindo aí, incentivos à inovação.

Conceitualmente, a **regulação** é a intervenção do Estado nas relações de oferta. A **regulamentação**, por sua vez, sendo de nível inferior à regulação, permite além da proteção, a segurança do usuário do transporte coletivo. Por outro lado, paradoxalmente, apesar de se entender que na desregulação é o “mercado” que comanda as ações, isto implica em maior regulamentação.

Outro modo de se ver as razões para a regulação, é a assimetria de informação, os problemas de externalidades e o poder dos monopolistas. Como realizar a regulação dos serviços será visto mais adiante.

A regulamentação existente propicia problemas de competitividade e proteção aos oligopólios, contribuindo para os baixos níveis de produtividade e de eficiência dos sistemas de transporte urbano de passageiros. Os Órgãos Gestores, que podem ser empresas especialmente criadas para esse fim ou a própria administração direta, gerenciam os serviços de transporte coletivo urbano através dessa regulamentação. Com o novo enfoque de delegação de serviços, através de concessão ou permissão, estão sendo criadas Agências Reguladoras, que são órgãos de Estado e não de governo, ou seja, devem ser permanentes e independentes.

A criação de órgãos reguladores técnicos com maior autonomia administrativa e financeira em relação aos sistemas governamentais tradicionais tem



uma importância muito grande, pois, permite romper com as atividades monopolísticas existentes, as quais têm essas funções.

A atividade econômica dos negócios privados é premissa para a regulação, com a delegação da responsabilidade de gestão e alocação dos recursos econômicos. As regras permitem que as agências reguladoras tenham um grau de coação, que exige delas, prudência. Não se deve perder de vista que a regulação delibera diretamente, o que pode causar problemas de perda de foco.

### **3.3.2.1. Definição do Preço**

O preço, aqui entendido como tarifa, que é determinado, usualmente havendo previsão legislativa, pelo poder executivo local, a ser cobrado pelo serviço prestado, deve garantir a acessibilidade da população a esse serviço. O preço deve ser módico e, além disso, garantir rentabilidade aos operadores, mormente se não existirem outros tipos de remuneração. Os métodos atuais de definição do valor da tarifa, planilhas calculadas com custos médios, *cost plus* com taxa de remuneração; podem ser os responsáveis pelo crescimento dos custos. As metodologias baseadas em preço ou remuneração limitados a um valor, tarifa com controle de custos e remuneração com redutor (*price-cap*) poderão apresentar melhores resultados.

O primeiro objeto da regulação é o preço. Como regra geral, a qualidade do serviço é colocada como dada e comum às empresas operadoras atuantes. Dessa maneira, o foco quase exclusivo dos mecanismos de regulação é colocado sobre as regras de tarifação.

Para se ter uma definição do valor das tarifas deve-se inicialmente desenvolver a unidade de medida, que pode ser assento x quilômetro oferecido, veículos, viagens etc. e depois, determinar a sua metodologia de cálculo.

### **3.3.2.2. Regulação pelo Custo Médio**

Para monopólios regulados, a administração dos preços se dá através da adoção de um “segundo ótimo” (*second best*), ou seja, a fixação do preço é feita pelo custo médio.



Se por um lado a tarifação pelo custo marginal tem com objetivo a alocação ótima dos recursos econômicos, a efetuada pelo custo médio assegura receitas suficientes que cobrem todas as despesas incorridas. Assim, o modelo dos custos médios consiste na cobertura dos custos totais de operação mais uma taxa de retorno sobre o capital investido. O lucro mais os custos operacionais devem ser iguais à receita total.

O valor do preço é calculado conforme a seguir apresentado:

$$P = CVMe + \left( \frac{D + T + sK}{Q} \right)$$

onde:

P = preço (ou tarifa),

CVMe = custo variável médio,

D = depreciação,

T = tributos,

s = a taxa de retorno permitida,

K = estoque de capital,

Q = quantidade produzida.

Os Estados Unidos adotaram por um bom período o cálculo baseado nos custos médios, mas, como foi apresentado anteriormente, pela assimetria de informação, não se tem consistência na coleta e análise dos custos das empresas operadoras, que assim podem ser considerados estimados. Outra dificuldade é a determinação da Taxa de Retorno sobre o Capital (*rate base*), pelas mesmas razões explicitadas.

Pelo problema de assimetria, ou seja, a coleta de informações incorretas, se o custo fosse calculado presumindo-se que os parâmetros e outros coeficientes sejam representativos da média do sistema, isto propiciaria um



estrutural desequilíbrio econômico-financeiro das operadoras com produtividade (medida pela razão entre passageiros transportados e custos da produção dos serviços prestados) inferior à média.

Dessa maneira, se a remuneração se baseia na empresa menos eficiente, as que são mais produtivas podem ser “punidas” se mostrarem os ganhos de produtividade. De qualquer modo as empresas eficientes necessitam da existência das menos eficientes, pois estas mantêm os custos presumidos elevados.

### **3.3.2.3. Regulação pelo Preço Limite (*price cap*)**

Na busca de um modelo que incentive o aumento da eficiência, foi desenvolvido o Preço Limite, utilizado em diversos serviços públicos e em diversos países. Na Inglaterra foi introduzido para os serviços de gás, eletricidade e água; nos Estados Unidos, nos serviços de telefonia para longas distâncias; na Nova Zelândia, para telefonia residencial; na Malásia, México e Peru, nas telecomunicações; e na Argentina, em serviços de gás e eletricidade.

Este modelo foi concebido tendo um reajuste por índice de preços, com uma taxa de produtividade, com a função de redução do valor final do reajuste. O argumento é o incentivo à redução dos custos, permitindo que os consumidores possam se apropriar parcialmente da produtividade adquirida no período.

A formulação do modelo é a seguinte:

$$R_t = \pi_{t-1} - X_t + Y$$

onde:

$R_t$  = o reajuste permitido das tarifas no período  $t$ ,

$\pi_{t-1}$  = a taxa de inflação acumulada desde o último reajuste,

$X_t$  = o crescimento de produtividade esperado até o próximo reajuste,

$Y$  = componente de “choque de custos”, para absorver aumentos abruptos ou reduções imprevistas de custos.



Como neste modelo se inclui o ganho de produtividade, espera-se que haja vantagens sobre o baseado no custo médio, mas, dois problemas se apresentam: o cálculo do fator  $X_t$  e o preço inicial.

#### **3.3.2.4. A Experiência Brasileira**

O Ministério dos Transportes, através do GEIPOT, desenvolveu uma planilha em 1982 e realizou uma revisão em 1994, editando nova versão em 1996, adotando como base o custo médio. A metodologia presume os custos operacionais médios do sistema já que, devido ao problema de assimetria de informações entre as operadoras e o Poder Público, não existem mecanismos que permitam a quantificação dos custos reais de cada operador (visto que tais custos acontecem no ambiente da empresa).

Diversos estudos foram realizados em diferentes regiões do país, ficando evidenciada a utilização para o cálculo dos custos operacionais dos serviços de transporte coletivo urbano a metodologia do GEIPOT (1994). Das cidades analisadas, todas utilizam desta metodologia para fixação de suas tarifas.

Nos municípios pesquisados (Belém, Curitiba, Fortaleza, Natal, Porto Alegre e Rio de Janeiro) os custos são cobertos pelas tarifas arrecadadas, não havendo subsídios diretos e sim, os subsídios entre linhas mais e menos rentáveis. A exceção é o município de São Paulo. Outra informação importante é a adoção de tarifa única por todas as cidades.

Segundo estudiosos da área, o valor dispendido pelo Estado para completar a remuneração dos operadores, acima dos valores das tarifas pode ser considerado como subvenção ou subsídio. Dessa maneira, se os subsídios recebidos pelas empresas forem menores que os custos incorridos na prestação do serviço, por exemplo, com o transporte gratuito, ter-se-ão subsídios negativos. Porém, se o Estado cobre os déficits das empresas ou compra passes para o transporte gratuito, tem-se a subvenção direta. Se, por outro lado, há redução de impostos, cobrança de taxas de uso de instalações públicas com valor abaixo do



custo, há uma subvenção indireta. Se houver uma clara interferência do Estado que cause elevação nos custos e, conseqüentemente no valor das tarifas de modais que competem com o transporte público urbano de passageiros por ônibus, haverá uma migração de demanda para este sistema, configurando um subsídio direto e explícito.

### **3.3.2.5. A Experiência Internacional**

Os casos mais estudados são da Grã Bretanha e do Chile, este mais precisamente sobre Santiago.

A Grã Bretanha teve seu processo de desregulamentação iniciado por Londres, na década de 80. O processo propiciou um incremento na produtividade medida em quilômetros/empregado, da ordem de 24% e, a redução dos custos de operação, estes medidos em veículo x quilômetro. Em Londres foi da ordem de 15,4%. Porém, para as tarifas não houve a mesma redução dos custos, ao contrário, teve um acréscimo de 16,6%. Não houve redução da tarifa porque os subsídios eram altos e foram retirados. A queda nos custos refletiu a redução dos salários e a introdução de micro-ônibus na operação. Em Londres houve uma desregulação de forma que o Estado continuasse com o controle das tarifas e o planejamento operacional.

O início do processo de desregulamentação no Chile deu-se na década de 70, com a privatização da empresa estatal de transporte por ônibus. Em Santiago havia a gestão estatal e a operação privada e pública, esta com 10% da demanda. A frota de veículos duplicou, crescendo de 5.000 para mais de 10.000 veículos, ocasionando a queda do número de passageiros transportados por ônibus. Interessante notar que cada operador possuía até dois veículos, havendo assim, uma pulverização da propriedade. Este processo foi realizado até 1989, quando houve a implantação de medidas restritivas à circulação e idade dos veículos. Com isso, a lucratividade aumentou, levando a um incremento da frota, impondo um revés aos efeitos esperados.





### 3.3.3. Política Tarifária

Os objetivos de uma política tarifária são conflitantes, pois atingem uma gama muito grande de atores envolvidos, dos quais podem ser citados os usuários, os operadores e o governo. Mas, antes de se tentar determinar os objetivos, mesmo conflitantes, da política tarifária, devem-se definir os objetivos do transporte urbano.

A OCDE - Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico ou Económico desenvolveu dois estudos em que o primeiro apresenta a eficiência, a qualidade e a equidade como os três objetivos do transporte urbano. O segundo estudo mostra uma abrangência maior quando diz que devem ser incentivados a integração do uso do solo e o transporte, induzindo à menor utilização do automóvel, preconizando uma melhoria na qualidade de vida.

Outra forma de ver os objetivos da política tarifária é sobre as implicações existentes nos aspectos sociais, económico-financeiros, ambientais e operacionais. Não é possível alcançar todos os objetivos de maneira igualitária, alguns terão mais ou menos impacto.

Uma política tarifária pode ter como objetivos, a eficiência económica, a equidade e outras metas sociais, a cobertura dos custos, a maximização das receitas e conveniência, sendo as duas primeiras são as mais importantes e também, as mais conflitantes. Estes dois objetivos são conflitantes, pois o primeiro deve ser analisado sob o ponto de vista da teoria económica, enquanto que o segundo está baseado em justiça social.

Os instrumentos para a composição de uma política tarifária são três: (i) o nível tarifário; (ii) a estrutura tarifária; e (iii) a introdução das concessões especiais.



### **3.3.3.1. Nível Tarifário**

Parte integrante de uma política tarifária, o nível tarifário é o valor suficiente para garantir a cobertura dos ganhos e encargos da empresa operadora. Ele representa o valor da tarifa, podendo variar de zero até valores que propiciem grandes ganhos ao operador. A compatibilização entre a definição do nível tarifário e a capacidade contributiva dos usuários é de difícil solução.

A necessidade de subsidiar o sistema de transporte está relacionada ao nível tarifário, ou seja, à complementação externa para a cobertura dos custos de operação. Esta complementação se dará através de recurso extra tarifários, tanto orçamentário (Tesouro Público), como por receitas não operacionais. Para que isto aconteça, algumas questões são colocadas, podendo-se citar, o ambiente político, a disponibilidade de recursos do poder público e a importância relativa do setor de transporte público, em face de outras prioridades governamentais.

As fontes de recursos podem ser de duas ordens: recursos públicos ou fontes específicas. Se os recursos públicos não forem alocados de maneira adequada, causarão um efeito reverso ao que se pretende. Se houver otimização alocativa dos recursos, haverá melhoria no serviço de transporte coletivo urbano.

Como se pode observar, a decisão sobre quem vai contribuir, os usuários ou os não usuários, e qual vai ser o nível tarifário, depende de fatores políticos, complexos e de difícil implementação, podendo-se chegar à definição da necessidade de subsídios.

Pode-se ter a cobertura da diferença entre o valor pago pelos usuários e o custo real, chamando-se a isto de subsídio simples. Quando esse subsídio é realizado entre linhas de uma mesma operadora, isto é, há uma cobertura dos custos de uma linha mais rentável para outra menos rentável, ele é chamado de subsídio cruzado.

Outro tipo de subsídio é o desconto dado aos estudantes. Neste caso ainda se discute se é subsídio simples ou cruzado, ou seja, em alguns



municípios a cobertura destes custos é realizada pelos outros usuários, enquanto que pode ser efetuado pelo poder público. Este tipo de subsídio será considerado proximamente quando forem analisadas as concessões especiais. Estudos mostram que para cada 1% de subsídio, há uma redução de 0,5% a 0,7% nas tarifas.

### **3.3.3.2. Estrutura Tarifária**

Após a definição do nível tarifário que se deseja, a estrutura tarifária retratará o rateio dos custos entre os usuários podendo ser diferenciadas, com cobrança por tipo de serviço, qualidade, passageiro, horário, extensão da linha, por seção etc.

A estrutura tarifária deve considerar dois conceitos, o operacional e o econômico. O conceito operacional tem relação direta com distribuição espacial das linhas, enquanto que o econômico é relativo à discriminação dos passageiros, sendo que esta implica em tratamento desigual com passageiros, bairros ou áreas de atuação que venha implicar em ganhos superabundantes.

O produto do transporte público urbano por ônibus é a viagem. Este produto tem três características, que são a origem e o destino, o horário e o modo, que neste caso é o ônibus. Para a elaboração de estruturas tarifárias, deve-se considerar o tipo de usuário, que atenderá à Equidade e o tipo de uso, que se refere à Eficiência:

- ❑ Tipo de usuário – EQUIDADE
  - Características do consumidor – renda, disponibilidade de auto, idade, sexo, estrutura familiar, modo;
  - Necessidades;
  - Capacidade contributiva.
  
- ❑ Tipo de uso - EFICIÊNCIA
  - Características do produto – origem e destino, distância, sentido, período e modo;

○ Estrutura de custos – marginais e médios

Os cinco principais tipos de estrutura tarifária são:

- Tarifa única: é a cobrança de um único valor, qualquer que seja a distância percorrida. Para a sua implementação devem ser analisados três fatores: (i) o valor mínimo deve ser alto o suficiente para garantir a receita total do sistema; (ii) como podem existir muitas empresas operando na mesma área, algumas terão *superávit* e outras, *déficit*, criando a necessidade de câmaras de compensação; e (iii) a existência de outros modos de transporte, como por exemplo, sistemas sobre trilhos, cujas tarifas normalmente, são de menor valor, pois altamente subsidiadas;
- Tarifa por linha: cada linha do sistema tem uma tarifa, não levando em consideração o tempo e o comprimento da viagem. Para que este tipo de tarifa possa ser implementado, dois fatores devem ocorrer: (i) os serviços devem ser diretos ou expressos, e (ii) deve existir oferta abundante de servidos com ligações diretas entre quase todos os pontos da cidade. Estes dois fatores raramente acontecem. Portanto, este tipo de tarifa há muito tempo não é utilizado;
- Tarifa graduada ou por secção: a tarifa graduada é aquela cobrada por trecho de prestação de serviços. É de difícil implementação pois os sistemas de bilhetagem e fiscalização exigem sofisticação, havendo, entretanto, novos equipamentos que permitem sua utilização, sendo mais utilizada em viagens rodoviárias ou mesmo, em viagens intermunicipais com características urbanas que possuem longos itinerários;
- Estrutura zonal de tarifas: é uma mistura de tarifa única e tarifa graduada. A tarifa única é aplicada dentro de cada zona ou área e as viagens entre zonas ou áreas necessitam ter uma complementação, pela diferença entre os valores de cada zona ou área;



- ❑ Tarifa por tempo: a tarifa temporal é cobrada levando em consideração o tempo previsto para o deslocamento. Isto é particularmente utilizado em sistemas de integração sem terminais, estando em implementação no município de São Paulo, valendo por duas horas; e
- ❑ Integração tarifária: ela permite que com um único pagamento o usuário utilize dois ou mais modos de transporte. O valor da tarifa integrada deverá ser menor que a soma dos valores das tarifas de cada modo individualmente. As integrações tarifárias têm grande possibilidade de causarem desequilíbrios financeiros no sistema, necessitando, muitas vezes de aporte, ou seja, de subsídios. A integração tarifária é um instrumento de política tarifária, com forte influência na demanda, necessitando de estudos para avaliação do impacto de sua implementação.

### **3.3.3.3. Concessões Especiais**

Concessões especiais e subsídios podem ser considerados como tendo certa superposição. As gratuidades e os descontos concedidos a grupos profissionais, comunidades, estudantes, para que possam utilizar os serviços de transporte público urbano por ônibus são consideradas como concessões especiais.

As principais concessões especiais são os descontos e gratuidades, os horários sociais ou econômicos, as linhas sociais e os bilhetes sociais:

- ❑ Descontos e gratuidades: estes descontos ou gratuidades, na maioria das municipalidades, beneficiam agentes dos correios, policiais, entre outros, além dos estudantes e dos trabalhadores em transportes coletivos, estes de modo informal. Também os idosos, acima de 65 anos, por preceito constitucional, têm direito a transporte gratuito. O custeio destas gratuidades é, na maioria das vezes, suportado pelos operadores e, quando descontos, pelos outros usuários;



- ❑ Horário social ou econômico: este tipo de desconto é realizado nos horários fora do chamado horário de pico, nos períodos da manhã e da tarde. Serve para “achatar” esses períodos;
- ❑ Linhas sociais: este tipo de desconto serve para dar benefícios a usuários geralmente de pouco poder aquisitivo, com baixa viabilidade, ou seja, não permite ao operador ter ao menos equilíbrio entre receitas e despesas; e
- ❑ Bilhete social: os bilhetes sociais são destinados a categorias de pessoas que passam dificuldades, tais como desempregados, estudantes carentes, pessoas portadoras de necessidades especiais.

### 3.3.4. Caracterização histórica

Desde o início da prestação dos serviços de transporte coletivo urbano é praticado subsídio, pois as tarifas não estão alinhadas com os custos. Por esse motivo, a ineficiência conduzia à perda da qualidade na prestação dos serviços. Para corrigir os rumos, alinou-se a receita com os custos, com uma remuneração para o capital investido. A “*verdade tarifária*” estava fincada no custo médio dos serviços.

Partiu-se da premissa que, havendo equilíbrio financeiro, ter-se-ia a qualidade melhorada e preservada. O transporte público urbano por ônibus, por determinação do CIP – Conselho Interministerial de Preços seguiu a orientação e conseguiu, assim, preservar o setor. Porém, como o CIP não avaliou devidamente o impacto sobre as despesas dos usuários, houve um aumento muito grande das tarifas dos serviços, com o conseqüente incremento na inflação.

A função explícita do CIP era o controle das tarifas do transporte público urbano por ônibus. De modo análogo ao que acontece com parte das municipalidades hoje, as empresas elaboravam uma planilha com o custo médio do sistema e, o poder concedente encaminhava ao CIP para homologação.



A partir das planilhas iniciais do CIP, ou seja, através do modelo tarifário do regime de serviço pelo custo médio, a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT e a Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos - EBTU, elaboraram, em 1982, as Instruções Práticas Para Cálculo de Tarifas de Ônibus Urbanos, atualizada em 1996. Por esta metodologia, o valor da tarifa é a divisão entre os custos e a quantidade de passageiros transportados no período.

Como as prefeituras, principalmente as pequenas e médias, não dispunham de organização para a gestão dos serviços de transporte coletivo urbano e, assim, não possuíam capacidade necessária para calcular os reajustes das tarifas, o GEIPOT desenvolveu as instruções para que elas tivessem um procedimento minimamente técnico para defini-los. Para tanto, realizou uma pesquisa com empresas operadoras de todo o país e, após análises estatísticas, definiu parâmetros, coeficientes e fatores de utilização, para os diversos insumos, além de correlações entre esses insumos e preços. O procedimento foi desenvolvido como indicador e não como obrigatoriedade de uso. Os órgãos gestores deveriam, a partir dessas instruções, desenvolver seus próprios critérios, com suas peculiaridades, o que acabou não acontecendo. A prática mostra que até o Poder Judiciário a utiliza em suas perícias. Assim, o que **é somente um sistema indicativo tornou-se o paradigma.**

As Instruções foram concebidas para sofrer um processo contínuo de evolução. A edição de 1996 incorporou sugestões apresentadas pelos municípios que já utilizaram e sugestões retiradas de seminários e produto de estudos de coeficientes e parâmetros-limite com valores que levam em consideração o porte e a região em que a empresa está situada. Quando se elaborou a Planilha do GEIPOT ficaram algumas questões que deveriam ser melhor trabalhadas, como por exemplo, o desenvolvimento de estudos que abarcassem todas as variáveis que interferem na produção das viagens, bem como qual é a capacidade contributiva dos usuários, proporcionando, talvez, uma diferenciação por renda e determinação de subsídios.



### 3.3.5. Componentes organizacionais e operacionais

Além da política tarifária, existem outros fatores que influem na composição dos custos. O formato da interação entre os aspectos legais, institucionais, empresariais, operacionais, financeiros e econômicos, além dos fatores que restringem a produção está apresentado na figura abaixo.

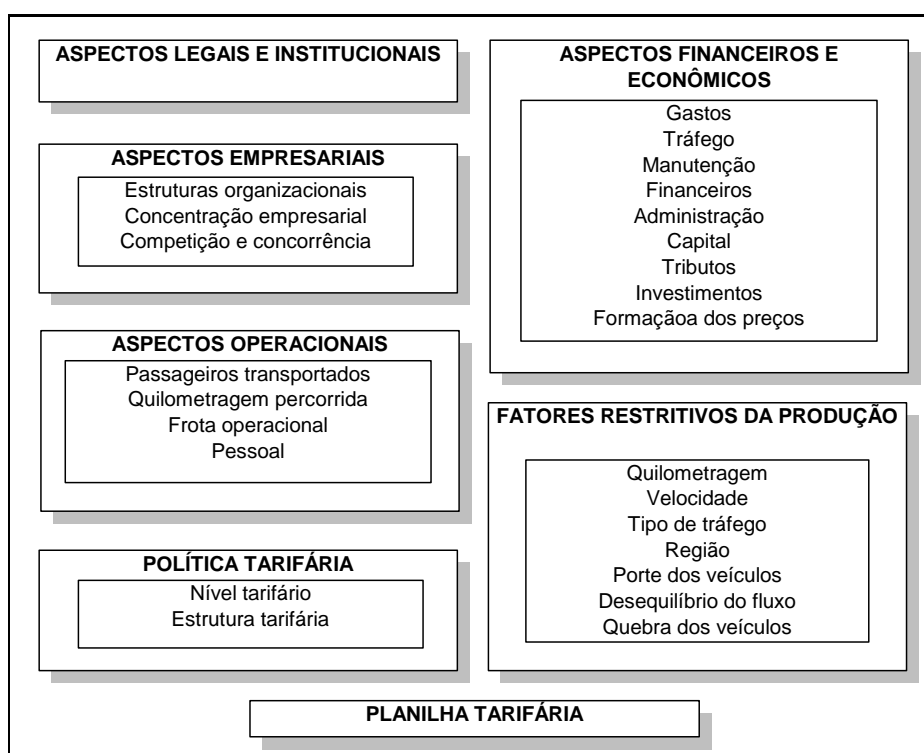


Figura 3 – Fluxograma dos fatores que influem na formação dos preços

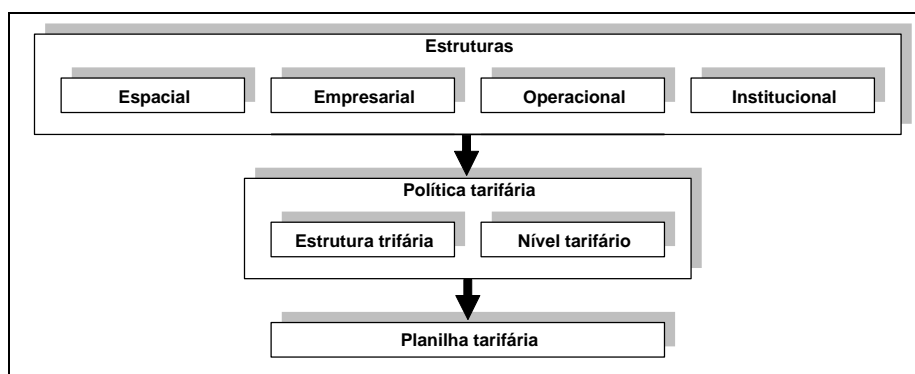
Outra forma de se observar a influência na composição dos custos finais são as quatro estruturas interdependentes:

- ❑ Estrutura Espacial: diz respeito ao modo como a rede de transporte, constituída por suas linhas, rotas e pontos de embarque e desembarque, proporciona acesso e permite um alto fluxo de usuários;
- ❑ Estrutura Operacional: diz respeito à otimização das operações do sistema, tais como, ações de engenharia de tráfego e de transportes;



- ❑ **Estrutura Empresarial:** são as atividades empresariais visando às melhorias organizacionais próprias; e
- ❑ **Estrutura Institucional:** constituída pelas relações legais entre as entidades reguladas e os órgãos de gestão.

De uma maneira simplificada, o fluxograma a seguir apresentado, mostra essas estruturas. Como se pode observar nos dois fluxogramas, todos os fatores influem na formação da planilha tarifária e, que é o ponto central desta pesquisa – a planilha tarifária. A questão que se coloca é que existe uma dinâmica entre as diversas estruturas, pois para cada ação de uma, implica na reação de outra, há uma influência entre esses diversos fatores atuantes. De uma maneira simplificada pode-se dizer que há uma influência do tempo nas relações entre as variáveis. O longo prazo influi de maneira significativa nos cálculos dos custos e, por consequência, na determinação do valor das tarifas.



**Figura 4 – Fluxograma das inter-relações entre as variáveis intervenientes**

### 3.3.6. Fatores restritivos da produção

Além dos componentes organizacionais e operacionais, existem outros fatores que influenciam os custos, de uma maneira restritiva. Estas restrições podem ser distribuídas em dois grupos: os que influenciam nos custos variáveis e os que influenciam nos custos fixos.

A velocidade econômica operacional, que pode ser alta ou baixa e o tráfego existente, se congestionado, não permite que a velocidade econômica seja atingida, influenciando no custo variável.

Por outro lado, os fatores que influenciam os custos fixos são: (i) a quilometragem percorrida por cada veículo, o Percurso Médio Mensal ou Anual, que quanto maior é menor o custo fixo associado; (ii) a conservação da infraestrutura e a topografia da região têm forte influência; e (iii) dependendo da região em que se instala a empresa, os custos com aluguel, impostos e salários podem ser mais altos.

O porte dos veículos influencia nos custos fixos, remuneração e depreciação e no custo variável, consumo de combustível, pneus, peças e acessórios.

Por fim, afetando a receita, tem-se o desequilíbrio do fluxo de demanda, que têm seus horários de pico, onde se coloca toda a frota e nos entre picos, pode-se retirar, normalmente, cerca de 30% da frota. Em alguns casos, retira-se até 60% da frota.

### **3.3.7. A Planilha do GEIPOT**

#### **3.3.7.1. Apresentação**

A Planilha do GEIPOT está dividida em três grupos de custos, os variáveis e os fixos, além da tributação aplicável:

- Custos Variáveis: combustíveis; lubrificantes; rodagem e peças e acessórios;
- Custos Fixos: depreciação (máquinas, instalações e equipamentos); remuneração (máquinas, instalações, equipamentos e almoxarifado) pessoal (operação, manutenção, administração, benefícios e remuneração da diretoria); despesas administrativas (gerais, seguro de responsabilidade civil e seguro obrigatório);
- Tributos: PIS, COFINS, ISSQN e Taxa de gerenciamento.



Dentre os problemas intrínsecos à metodologia pode-se elencar a remuneração e a depreciação do capital bem como, o custo da manutenção e seu pessoal. Este último é calculado em função do pessoal de operação e não pelo perfil da frota. A mesma distorção é dada ao custo do pessoal administrativo. Isto se deve à metodologia utilizada na determinação das relações entre as diversas variáveis. O GEIPOT, a partir de um levantamento com empresas e de análises estatísticas, definiu as correlações entre as diversas variáveis e fatores de custo. Assim, houve regressões que correlacionaram os valores de veículos novos às despesas administrativas e outras semelhantes.

A determinação da faixa de valores dos coeficientes de consumo apresenta distorções, pois não são considerados os fatores operacionais, como por exemplo, velocidade, declividade, tipo de pavimento, distância entre paradas etc., enfim, as condições da infraestrutura viária, dos congestionamentos de trânsito e da topografia da região.

No manual editado pelo Ministério dos Transportes, Cálculos de Tarifas de Ônibus Urbanos – Instruções Práticas Atualizadas do MT/GEIPOT, de 1996, está apresentada a metodologia utilizada para a definição dos Fatores de Utilização de motoristas, cobradores e fiscais, bem como dos respectivos encargos sociais.

A determinação da quantidade de pessoal se dá a partir da programação dos serviços, do tempo total de veículos operando e, finalmente, do percentual para cobrir férias e folgas, agregando-se, neste item, os cálculos dos encargos sociais. A prática dos cálculos indica o uso dos fatores de utilização nos seus valores máximos.

Os seguros, gastos gerais, telefone, energia elétrica, água etc. compõem as despesas administrativas, que estão estimadas entre 2% e 4% do preço do veículo leve.



O custo total do serviço corresponde ao custo quilométrico acrescido dos tributos cobrados na localidade, tais como ISS, PIS, COFINS e Taxa de Gerenciamento (MT/GEIPOT, 1996).

A partir da planilha desenvolvida pelo GEIPOT, alguns municípios desenvolveram a sua própria planilha com base naquela, como é o caso de Belo Horizonte e de Curitiba. A BHTRANS - Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte S/A manteve basicamente a mesma estrutura, enquanto que a utilizada em Curitiba (PR), desenvolvida pela URBS - Urbanização de Curitiba S. A. é a mais detalhada, incorporando outros itens e especificidades próprias. Este último município se aproxima do objetivo deste estudo que é a demonstração de que, apesar de o serviço de transporte coletivo urbano ser um serviço público, quando ele é delegado, seja por concessão, seja por permissão, ele passa a ser um serviço que pode ter lucro, pois é uma empresa que opera. Como o objetivo final de qualquer empresa é a obtenção de lucro, pois sem ele, não é possível que sejam realizadas inversões para melhorias e atualização tecnológica, não é possível que uma empresa que não obtenha lucro possa ter uma atuação social de significado para a comunidade.

### **3.3.7.2. Estrutura da Planilha**

O método de cálculo da “Planilha do GEIPOT” está dividido conforme os itens abaixo.

- A. Preços e salários;
- B. Dados operacionais;
- C. Custos variáveis;
- D. Custo fixo;
- E. Tributos; e
- F. Cálculo da tarifa.



Para facilidade de utilização, o GEIPOT colocou versão na internet com acesso público, podendo ser seu programa de computador “baixado”.

As Instruções Práticas Atualizadas (BRASIL, 1996) consideram a “tarifa como o rateio do Custo Total do Serviço entre os usuários pagantes”.

Para a determinação do valor da tarifa é preciso calcular a quantidade de passageiros transportados, a quilometragem percorrida e o custo. Este último deve ser medido em reais por quilômetro, correspondendo à soma dos custos variáveis e fixos.

A composição dos custos variáveis e, que é função da quilometragem, engloba combustível, lubrificantes, rodagem e peças e acessórios. Por sua vez, os fixos são compostos pelo custo de capital (depreciação e remuneração), despesas com pessoal e despesas administrativas. A soma dos custos variáveis e fixos, além dos tributos e taxa de gerenciamento compõem o custo total.

De acordo com o acima apresentado, pode-se inferir que o que mais caracteriza a fraca atuação dos órgãos gestores é o não conhecimento dos custos reais dos serviços de transporte coletivo urbano. Os cálculos são efetuados com custos presumidos, pois ainda não se tem mecanismo que permita a quantificação dos custos reais de cada empresa.

A metodologia utilizada não considera a idade dos veículos como elemento principal para a formação dos custos de manutenção e nem sua relação com os custos de capital (depreciação e remuneração), além do pessoal de manutenção. Estes, além do não relacionamento com a idade dos veículos e sua crescente tecnologia incorporada, têm seu custo indexado ao do pessoal de operação.

Existem empresas eficientes e outras menos eficientes, sendo que, como o custo calculado refere-se ao custo médio do sistema, remunera-se pelo



custo médio da empresa de mais alto custo, não sendo estas excluídas porque aumentam a rentabilidade das primeiras.

A programação dos serviços deve seguir uma linha de otimização e gestão operacional para que também os fatores de utilização sejam otimizados. Não se tem pela planilha do GEIPOT esta garantia. Por razão similar, não se tem incentivo ao incremento de produtividade, de modo a proporcionar redução tarifária, nem interessa transferir aos custos planilhados as reduções de preços dos insumos.

**Um ponto negativo da metodologia é o fato que a formulação para o cálculo da tarifa é realizada de maneira estática, como se fosse uma fotografia do momento, não considerando o prazo contratual, que sofre modificações ao longo do tempo.**

A metodologia de cálculo tarifário não apresenta item que seja rotulado de lucro, entendido este como sendo a remuneração da capacidade empresarial, e sim, o custo relacionado a uma taxa de remuneração de 12% sobre o capital investido.

Como se tem a utilização do custo médio global de produção, como base para o cálculo tarifário, a margem de lucro do setor aparece através do diferencial entre o “custo real” da operação do sistema (e de cada empresa tomada individualmente) e o “custo médio” imputado aos cálculos tarifários através da planilha de custos operacionais.

Essa afirmação pode ser válida quando se tem mais de uma empresa operando em um município. Porém, se houver somente uma operadora, como dizer que ela tem lucro?

### **3.3.8. Fluxo de caixa**

No estudo de viabilidade financeira de uma empresa ou negócio, geralmente utiliza-se o método do Fluxo de Caixa Descontado. Este método é reconhecido como o que mais acuradamente traduz o valor econômico de um



empreendimento. Neste método, o desempenho da empresa/negócio é analisado sob o enfoque operacional, sendo que o resultado não-operacional (incluindo financeiro) é avaliado separadamente.

O estudo de viabilidade econômico-financeira consiste na projeção do comportamento futuro dos parâmetros econômicos básicos da empresa/negócio. O trabalho é desenvolvido em duas etapas consecutivas: (i) identificação do conjunto de premissas que influenciam o desempenho do empreendimento e (ii) projeção dos resultados esperados.

Tradicionalmente a etapa de identificação do conjunto de premissas do empreendimento baseia-se em: (a) análises dos demonstrativos históricos e (b) confrontação dos dados do empreendimento com variáveis macroeconômicas que consideram os ambientes econômico, social e político no qual a mesma está inserida. A base de avaliação foi de uma estrutura de premissas projetadas para o futuro. Esta forma de avaliar um empreendimento certamente tende a gerar menor segurança quanto às realizações futuras em comparação a situações onde um conjunto de dados históricos seja bem conhecido. Contudo, na medida em que as projeções de fluxo de caixa estejam baseadas em um conjunto de premissas sólido e crível, também os resultados financeiros serão críveis. Para as premissas onde possam pairar dúvidas quanto à consistência, deve-se proceder à análise de sensibilidade dos resultados.

Os resultados futuros projetados, incluindo os investimentos, são trazidos a valor presente utilizando uma taxa de desconto. A esse valor, quando for o caso, são acrescidos ativos e passivos não operacionais (incluindo financeiros) obtendo-se assim, o valor financeiro do Empreendimento.

A fórmula abaixo ilustra o valor do empreendimento:

$$V_n = VP_{fop} + VP_p \pm V_{nop}$$

onde,



Vn = valor do empreendimento ou Valor do Negócio,

VPfop = valor presente dos fluxos de caixa operacionais no horizonte de projeção,

VPp = Valor presente do valor residual, e

Vnop = Valor dos ativos e passivos não operacionais expressos na data base.

Ao efetuar-se a projeção do fluxo de caixa operacional da empresa/negócio adotam-se determinadas diretrizes básicas, quais sejam:

- Horizonte de projeção: é necessário que o período projetivo utilizado reflita o ciclo natural dos negócios, podendo variar em função da indústria ou setor analisado, ou até em função do ciclo de planejamento estratégico da empresa.
- Imposto de Renda (IR) e Contribuição Social (CS) a pagar: para o cálculo do IR & CS utiliza-se a legislação vigente.
- Compensação Tributária: a base negativa da CS e os Prejuízos Fiscais a Compensar, quando verificados, são compensados respeitando as determinações da legislação vigente.
- Necessidade de capital de giro operacional: a necessidade de capital de giro é apurada pela projeção de usos e fontes operacionais, expurgando-se os valores referentes às aplicações financeiras (quando não-operacionais) no ativo e financiamentos no passivo, os quais são tratados separadamente (item Vnop acima).
- Fluxo de caixa operacional: para obter-se o fluxo de caixa operacional, o qual determinou o Valor do Negócio, partiu-se da projeção do lucro operacional da empresa (sem incluir resultados não-operacionais e financeiros), subtraiu-se o imposto calculado sobre este lucro; adicionaram-se as despesas de depreciação e amortização; subtraíram-se investimentos em ativos fixos e consideraram-se as eventuais necessidades de capital de giro.





- ❑ Valor Residual: neste caso, o Valor Residual expressa o saldo contábil do imobilizado líquido dos investimentos depreciables no último fluxo projetado, trazido a valor presente pela taxa de desconto.

O valor residual na data do último fluxo projetado pode ser calculado utilizando a fórmula abaixo:

$$\text{Valor Residual} = \frac{\text{Saldo do Imobilizado Líquido}}{(1 + \text{Taxa de desconto})^n}$$

onde,

n = ano de término da concessão.

- ❑ Taxa de desconto: é utilizada para trazer a valor presente os fluxos de caixa do empreendimento corresponde ao custo de oportunidade do capital dos investidores que aportem recursos no sistema. O custo de oportunidade do capital é estimado pelo modelo CAPM - Custo Médio Ponderado do Capital (*Weighted Average Cost of Capital*) o qual relaciona o retorno esperado pelo investidor, com o nível de risco por este incorrido ao ingressar no Empreendimento. O cálculo desse risco considera três fatores, a saber: risco país, risco setorial e risco de liquidez.

O Custo Médio Ponderado do Capital é definido como sendo a taxa adequada para descontar o fluxo de caixa operacional porque reflete o custo de oportunidade dos provedores de capital, ponderado pela estrutura de capital da empresa/negócio.

- ❑ Taxa Interna de Retorno (TIR): representa a rentabilidade de um investimento, devendo esta ser comparada com a Taxa Mínima de Atratividade, a fim de se verificar a potencialidade de um projeto que garanta a atratividade de investidores num projeto deste perfil. A TIR é a taxa na qual o Valor Presente Líquido dos fluxos de caixa, positivos e



negativos, do empreendimento, durante todo o período projetivo é equivalente a zero.

A TIR deve ser analisada em conjunto com o valor da empresa, uma vez que se trata de um indicador relativo ao volume de investimentos realizados, não apontando, em termos monetários, o ganho esperado para a empresa/negócio. Porém, vista isoladamente, quanto maior se apresentar melhor será a atratividade do empreendimento aos investidores.

As vantagens de se utilizar a TIR são: a facilidade de interpretação dos resultados e a inexistência da necessidade de fixação de uma taxa de desconto.

Alguns dos pontos críticos na utilização da TIR como metodologia na análise de viabilidade são:

- A ausência de noção do volume de capitais envolvidos, já que o indicador fornece apenas uma taxa de retorno, sem oferecer análise em termos de valores absolutos. Neste caso, a TIR não fornece o montante de lucros, investimentos ou outros valores financeiros importantes na análise do projeto;
  - Há casos em que ocorrem mais de uma TIR para o mesmo projeto; fato que ocorre devido à existência de mais de uma inversão de sinal nos fluxos de caixa da empresa; e
  - Podem ocorrer casos em que haja mais de um Custo de Oportunidade. Quando um projeto é muito longo, as taxas de juros de curto prazo podem ser diferentes. Desta maneira há controvérsia com relação a qual taxa utilizar como custo de oportunidade no momento de compará-la com a TIR para se verificar a viabilidade do projeto.
- Período de Recuperação do Investimento Atualizado (*Pay Back*): é um indicador que denota o tempo de recuperação do capital investido no projeto, representando o número de períodos que decorrerão até que

os fluxos de caixa futuros se igualem ao montante do investimento inicial. A principal vantagem de se utilizar o *payback* como método de análise é a simplicidade na interpretação dos resultados.

A regra do período de *payback* para a tomada de decisões de investimento é simples. Se um determinado limite de tempo, por exemplo, oito anos, é escolhido para se ter o retorno do investimento, todos os projetos de investimento que possuem períodos de *payback* de oito anos ou menos, são aceitos, estando aqueles que recuperam o investimento num período maior que o limite estabelecido, rejeitados.

Alguns dos pontos críticos em se utilizar o *payback*, como metodologia na análise de viabilidade, são:

- Este indicador não leva em consideração o valor temporal do dinheiro;
  - Não gera análise com relação ao volume de capitais envolvidos;
  - e
  - Não considera os fluxos de caixa após a data de recuperação do investimento.
- Aporte Máximo de Recursos (*Funding*): é um indicador que apresenta o volume de recursos total aportado pelos investidores no projeto. Para o cálculo deste indicador são considerados todos os resultados anuais do projeto. No período em que o fluxo de caixa livre acumulado apresentar seu menor valor (ou, em outros termos, seu valor mais negativo), será estabelecido o valor para o aporte máximo. Note-se que o aporte máximo poderá diferir significativamente do volume de investimentos realizados pela existência de despesas pré-operacionais, financiamento na modalidade de *project finance*, utilização de resultados operacionais para custeio dos investimentos, prejuízos operacionais no início do período de operação, pagamento por ônus da outorga, entre outros.



- ❑ Índice de Exposição Máxima (*Exposure*): é uma medida indicativa dos riscos corridos por investidores no projeto mais sensível do que o Aporte Máximo de Recursos. Esta medida apresenta o quociente entre o Valor Presente Líquido do projeto utilizando uma taxa de desconto de 12% ao ano e o Aporte Máximo de Recursos. Desta forma esse indicador representa, grosso modo, qual o valor, em Reais, gerado por cada Real aportado no projeto. Tradicionalmente investidores privados requerem que esse índice seja superior a um.

### 3.3.9. Síntese

O transporte público por ônibus tem grande importância na mobilidade dos habitantes dos municípios. Esta atividade, que é considerada como serviço essencial, é organizada e explorada pelos governos municipais, por si ou por delegação a empresas operadoras.

Quando o serviço é operado pelo governo, comumente através de empresas estatais, não visa o lucro e somente deve almejar a remuneração do capital investido para que possa haver a renovação da frota. Se o serviço for operado por delegação, por empresas privadas, deve haver o lucro empresarial. Há neste ponto divergências, pois o serviço deve seguir o princípio da modicidade, segundo o qual, o usuário deve ter capacidade de pagamento.

Estudos mostram que o valor da remuneração do operador deve ser diferente do valor da tarifa de utilização paga pelos usuários. Assim, além das gratuidades que devem ser pagas ao operador, deve existir subsídio para completar a remuneração do operador.

A Teoria Econômica diz que, se os serviços fossem prestados em regime de concorrência perfeita e, portanto, não apresentassem o chamado monopólio natural, a tarifa seria igual ao custo marginal dos serviços. Porém, isso é de difícil implementação, em face de alguns problemas como, por exemplo, o fato de se considerar as funções de custo como sendo supostamente contínuas, porém, o

incremento na produção dos serviços se dá em patamares, acarretando uma descontinuidade nas curvas de custo. Outro problema é a distribuição da demanda ao longo do dia e o valor da tarifa que teria que ser uma, para os horários de pico e outra, para as demais horas. O terceiro e fundamental, é que se houver economia de escala, ou seja, quando os custos marginais decrescem, os custos médios seriam sempre superiores. Geraria total desequilíbrio financeiro para o sistema.

Do lado da nova economia institucional, a existência de ativos específicos, comportamento oportunista e racionalidade limitada indicam em conjunto a tendência à verticalização do setor, consubstanciada na forma de contratos de prazo mais longo e com diversas cláusulas de proteção entre as partes. Neste contexto, o modelo de determinação de tarifas passa a ganhar um novo patamar de importância.

Todo o aparato econômico teórico tem por objetivo a regulação econômica que define a quantidade, a qualidade e o preço dos serviços prestados. O cálculo que se obtém da aplicação da Planilha fornece os custos médios por quilômetro de uma empresa, e aqui se segue outra prática: a Planilha é utilizada com dados de todas as empresas de um sistema de transporte. Como se utiliza a política tarifária de tarifa única, o que se vê é o custo médio de produção da empresa de mais alto custo, pois se costuma usar os limites máximos de cada coeficiente. Não há preocupação em se determinar efetivamente, os valores reais: assim as tarifas se tornam irrealistas.

Por outro lado, as empresas operadoras não são tratadas como as outras empresas que visam lucro. Por ser um serviço público essencial, cobra-se das empresas eficiência, qualidade e investimentos, sem que lhes seja permitido auferirem lucros legítimos. O único item significativo de remuneração é o relativo aos veículos. Além disso, os custos não são claramente apresentados, não refletindo a verdadeira situação econômico-financeira das empresas.

Com o advento da Lei de Concessões (Lei nº 8987, de 13/2/95) tornou-se obrigatória a licitação para a delegação dos serviços de transporte público



coletivo de passageiros. As empresas vencedoras devem realizar investimentos ao longo do período contratual, tanto em veículos, como em infraestrutura, para o atendimento aos usuários com qualidade e eficiência. As delegações (concessões e permissões) devem ser tratadas como um negócio empresarial que, entre outros fatores, visa lucro. As concessões e permissões devem possuir um “Plano de Negócios”, de maneira a refletir todos os fluxos de caixa e de capital, suas fontes e usos, para todo o período contratual visando, entre outras atividades, propiciar a avaliação do devido equilíbrio econômico-financeiro.

As planilhas tarifárias em uso para o cálculo do custo do transporte público coletivo de passageiros não atendem às formas dos novos modelos de contratação, por não explicitarem com clareza e realidade os custos e investimentos necessários à boa prática empresarial e à gestão dos contratos de delegação e nem conseguem uma visualização das atividades no longo prazo.

Para a gestão do sistema de transporte público por ônibus, os municípios criaram estruturas que podem ser de três formatos: (i) administração direta, em que o planejamento e fiscalização ficam a cargo de departamento da própria prefeitura; (ii) administração indireta, com a criação de empresa com o objetivo específico de gerir o sistema de transporte; e (iii) agência reguladora que é uma autarquia especial com autonomia administrativa e financeira, para a regulação dos contratos de delegação, sendo o planejamento de competência do Poder Concedente.

Por outro lado deve ser implementada uma Política Tarifária que é composta pelo nível tarifário, estrutura tarifária e por concessões especiais.

O nível tarifário é o valor suficiente para garantir a cobertura dos ganhos e encargos da empresa operadora. A necessidade de subsidiar o sistema de transporte está relacionada ao nível tarifário, ou seja, à complementação externa para a cobertura dos custos de operação.



A determinação da estrutura tarifária, que se segue à definição do nível tarifário, mostrará a divisão dos custos entre os passageiros pagantes, podendo ser tarifa única, por linha, graduada, por seção e por tempo, como também a integração tarifária. Como terceiro passo para a definição da Política Tarifária, há a decisão sobre as concessões especiais: descontos e gratuidades, horário social ou econômico, linhas sociais e bilhetes sociais.

Para a definição dos custos e posterior determinação do valor da tarifa, a EBTU/GEIPOT desenvolveu uma metodologia que é conhecida como “Planilha do GEIPOT”. Ela é composta por seis passos: (a) informação dos preços e salários; (b) informações dos dados operacionais; (c) determinação dos custos variáveis; (d) determinação do custo fixo; (e) incorporação dos tributos; e (f) cálculo da tarifa. A base teórica é o denominado cost plus, onde há o reembolso das despesas e remuneração do capital investido.

Uma característica da fraca atuação dos órgãos gestores é o não conhecimento dos custos reais dos serviços de transporte coletivo urbano. Os cálculos são efetuados com custos presumidos, pois ainda não se tem mecanismo que permita a quantificação dos custos reais de cada empresa.

A metodologia utilizada não considera a idade dos veículos como elemento principal para a formação dos custos de manutenção e nem sua relação com os custos de capital (depreciação e remuneração), além do pessoal de manutenção. Estes, além do não relacionamento com a idade dos veículos e sua crescente tecnologia incorporada, têm seu custo indexado ao do pessoal de operação.

Outro custo que é de manutenção, é o de peças e acessórios, o qual é tratado como se custo fixo fosse, sendo, porém utilizado como variável, não havendo uma uniformidade de tratamento sobre esta questão, além do que, novamente, não é considerada a idade do veículo.



A utilização do valor do veículo novo como indexador de vários custos, entre eles o valor dos imóveis e as despesas administrativas, não tem consistência, além do que, nem sempre a variação dos preços dos veículos novos é proporcional à atualização real dos investimentos. Interessante notar que as empresas sempre querem colocar veículos novos nos serviços de transporte público urbano por ônibus, pois isto aumenta os custos, mormente os de capital.

Existem empresas eficientes e outras menos eficientes, sendo que, como o custo calculado refere-se ao custo médio do sistema, remunera-se pelo custo médio da empresa de mais alto custo, não sendo estas excluídas porque aumentam a rentabilidade das primeiras.

A programação dos serviços deve seguir uma linha de otimização e gestão operacional para que também os fatores de utilização sejam otimizados. Não se tem pela planilha do GEIPOT esta garantia. Por razão similar, não se tem incentivo ao incremento de produtividade, de modo a proporcionar redução tarifária, nem interessa transferir aos custos planilhados as reduções de preços dos insumos.

A metodologia de cálculo tarifário somente apresenta um item a título de remuneração, a do capital, da ordem de 12% ao ano. Este item é de custo e não pode ser entendido como sendo a remuneração da capacidade empresarial.

Um ponto negativo da metodologia é o fato que a formulação para o cálculo da tarifa seja realizado de maneira estática, como se fosse uma fotografia do momento, não considerando o prazo contratual, que sofre modificações ao longo do tempo.

É necessária, enfim, uma metodologia de cálculo através de índices financeiros para o Transporte Público Urbano de Passageiros por Ônibus.

### **3.4. Evolução de dados operacionais no Brasil**

Deve-se tomar muito cuidado quando o assunto em pauta é a comparação de dados operacionais de um determinado sistema de transporte com



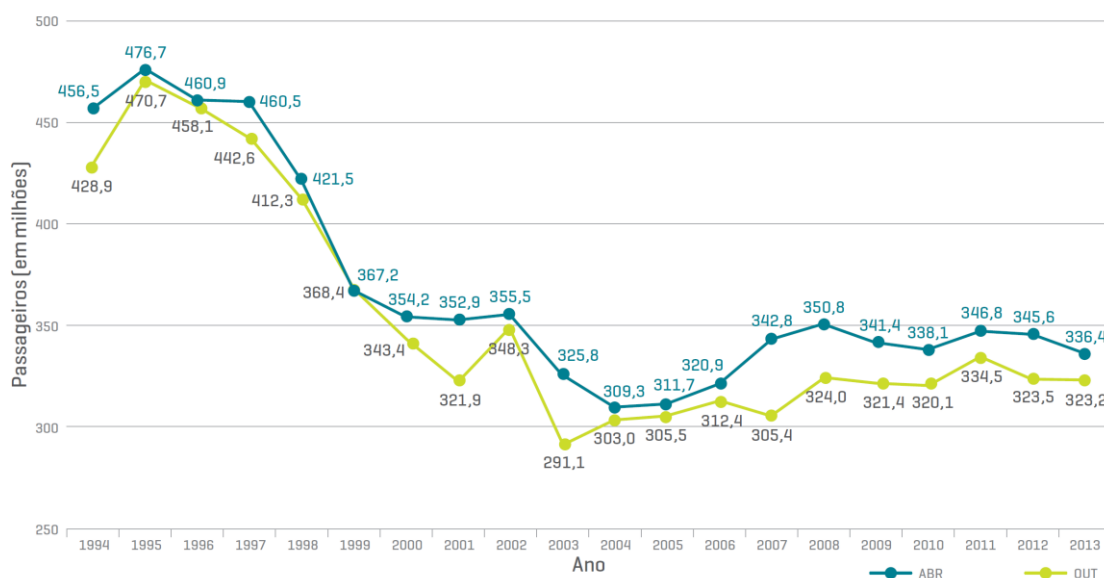


outros sistemas, pois tal comparação com outras cidades (ou outros sistemas) é bastante temerária tendo em vista que a situação socioeconômica da cidade, bem como sua dinâmica de mobilidade altera significativamente a variação de cada sistema, principalmente sob a ótica da demanda.

Apesar dessa ressalva é sempre importante observar o que vem ocorrendo nos sistemas como um todo para se ter um prisma ampliado sobre o assunto; por tal motivo, traz-se à presente discussão os estudos realizados pela NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos.

### Demanda

O gráfico abaixo é uma reprodução fiel do constante na publicação (página 45), onde é possível identificar que houve um período significativo de tempo no qual a demanda de transporte coletivo sofreu sucessivas quedas, trazendo a quantidade de passageiros do patamar de 475 milhões de passageiros por mês (em 1995) para cerca de 309 milhões de passageiros por mês (em 2004).



**Figura 1:** Evolução dos passageiros transportados por mês no sistema de ônibus urbano [Belo Horizonte-MG, Curitiba-PR, Fortaleza-CE, Goiânia-GO, Porto Alegre-RS, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, Salvador-BA e São Paulo-SP].

Fonte: Anuário NTU: 2013-2014, pág. 45



Na sequência houve uma retomada de crescimento atingindo volumes da ordem de 350 milhões de passageiros por mês, o qual se manteve até o ano de 2012. Em 2013 houve uma redução significativa nos dados referentes ao mês de abril, porém não houve alteração nos dados relativos ao mês de outubro, indicando que pode estar ocorrendo uma tendência de queda, mas que ainda não pode ser afirmada, contudo é importante reproduzir a análise constante do citado estudo da NTU.

Em relação a 2012, a demanda de passageiros transportados mensalmente reduziu no ano de 2013. Como pode ser observada na Figura 1, a queda de demanda foi mais acentuada no mês de abril, quando foi registrada uma redução de 9,2 milhões de passageiros (2,6%). No mês de outubro a redução foi de 0,3 milhões de usuários (0,1%). No agregado dos meses de abril e outubro, a representatividade da redução de demanda foi de 1,4% do total. Essa foi a segunda redução consecutiva, após o crescimento da demanda de passageiros em 2011.

Historicamente, a demanda registrada em 2013 contribui para a manutenção da tendência observada desde o pico em 1995. Nesse período de 18 anos, houve uma redução de 30% da demanda mensal média registrada (abril e outubro). Apesar da relativa manutenção dos níveis de demanda observados desde 2008, a tendência de queda ainda é considerável.<sup>24</sup>

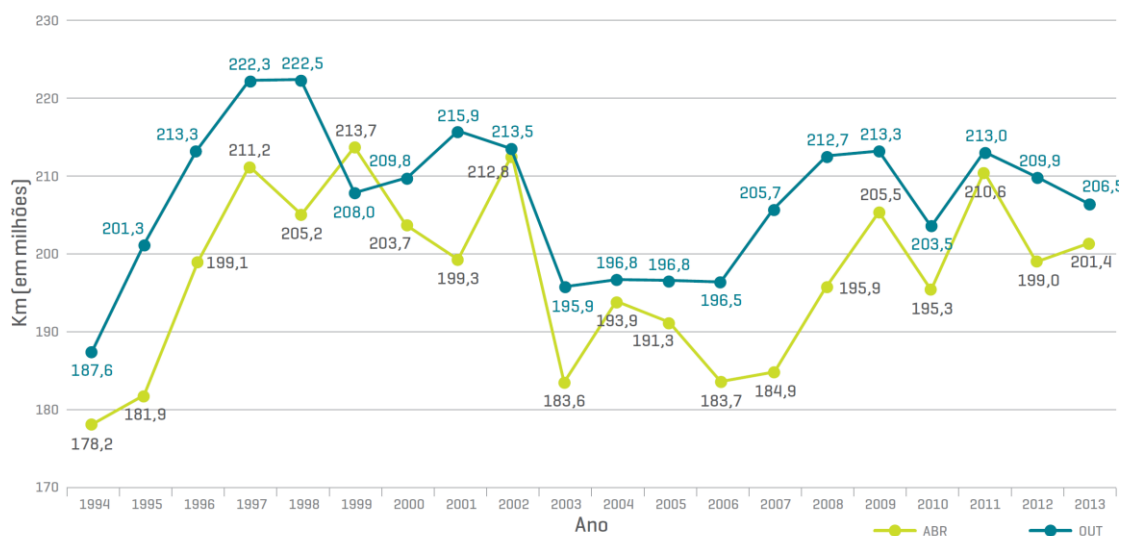
### Produção Quilométrica

Com relação à produção quilométrica o que o referido estudo da NTU identificou é que houve um decréscimo na quantidade de quilômetros rodados no mês de outubro de 2013 em relação ao mesmo mês do ano anterior e um aumento na comparação entre os meses de abril de 2013 e abril de 2012.

---

<sup>24</sup> Anuário NTU: 2013-2014 / Associação Nacional de Transportes Urbanos – Brasília: NTU, 2014, pág. 45





**Figura 2:** Evolução da quilometragem produzida mensalmente no sistema de ônibus urbano [Belo Horizonte-MG, Curitiba-PR, Fortaleza-CE, Goiânia-GO, Porto Alegre-RS, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, Salvador-BA e São Paulo-SP].

Fonte: Anuário NTU: 2013-2014, pág. 46

Ao comparar a produção quilométrica dos dois meses em 2012 e 2013 verifica-se uma redução de um milhão de quilômetros, ou seja, pode ser considerado como uma estabilidade.

### Índice de Passageiros por Quilômetros

Os custos do transporte público podem ser divididos em três grandes vertentes: (i) custos variáveis – refletindo o custo com os insumos dependentes da quilometragem percorrida (ex: custo com combustível); (ii) custos fixos – independem da quilometragem percorrida, porém guardam relação com a operação de forma direta (ex: custo com funcionários); (iii) depreciação e remuneração de capital.

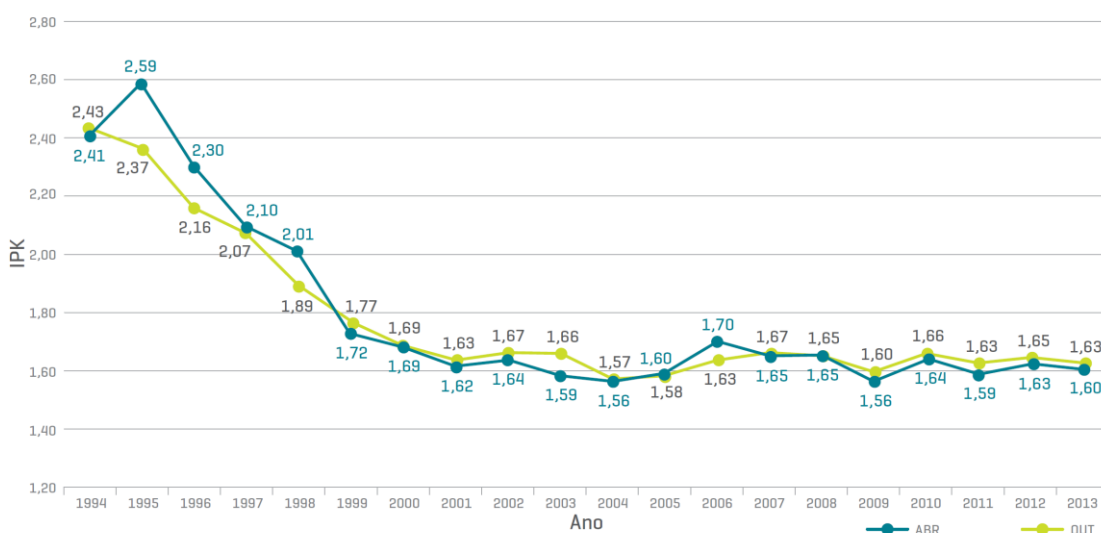
As metodologias aplicadas para a determinação das tarifas transformam os custos (das três vertentes citadas acima) em custos por quilômetro, facilitando dessa forma sua mensuração e aferição contínua; portanto o custo total

de operação de um sistema é refletido em um valor cuja unidade de medida é R\$/km.

De posse desse resultado o valor da tarifa é definido através da divisão do custo por quilômetro pelo índice de passageiros por quilômetro (cuja unidade é Pass./km), dessa forma obtém-se o valor da tarifa a ser paga pelos usuários.

Ou seja, o IPK é um índice de extrema importância para os sistemas de transporte coletivo. Quanto maior for o seu valor menor será o valor da tarifa.

O estudo da NTU indica que entre 2012 e 2013 houve uma redução de 0,3 unidades de IPK.



**Figura 3:** Evolução do índice de passageiros por quilômetro (IPK) no sistema de ônibus urbano [Belo Horizonte-MG, Curitiba-PR, Fortaleza-CE, Goiânia-GO, Porto Alegre-RS, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, Salvador-BA e São Paulo-SP].

Fonte: Anuário NTU: 2013-2014, pág. 47

Os técnicos responsáveis pelo estudo da NTU destacam ainda que:

A evolução do IPK nos últimos 20 anos aponta para duas fases com características distintas. Entre 1994 e 2001, houve um processo de queda acentuada, onde se observou a variação de

2,59 (1995) a 1,63 (2001). Entre 2001 e 2013, o índice permaneceu praticamente o mesmo, apesar de variações mínimas observadas. Desde 1998, o IPK não ultrapassou o valor de 1,80.<sup>25</sup>

Percebe-se que ao longo do tempo houve uma sensível redução da utilização do transporte coletivo, ocorrendo uma sensível alteração no patamar dos índices operacionais. Tal fato tem sido debatido e diversas tentativas de explicar tal fato vêm sendo realizadas pelos estudiosos do assunto.

Por fugir o escopo e dos objetivos do presente estudo não será efetuado o aprofundamento dessa discussão, bastando para o momento a indicação de que os índices operacionais estão em patamares bastante temerários do ponto de vista de uso e rentabilidade nos sistemas de transporte.

#### Custo Ponderado por Quilômetro

Além dos índices operacionais é importante também apresentar as referências de custos dos sistemas analisados pela NTU.

O custo médio ponderado por quilômetro do setor reduziu nos meses de abril e outubro do último ano. Comparativamente em relação ao mês de abril, a redução verificada em outubro foi superior a 4,6% contra 0,4%. Considerando a correção do IGP-DI, os valores reais calculados para os meses de abril e outubro são, respectivamente, R\$ 5,32 e R\$ 5,18.

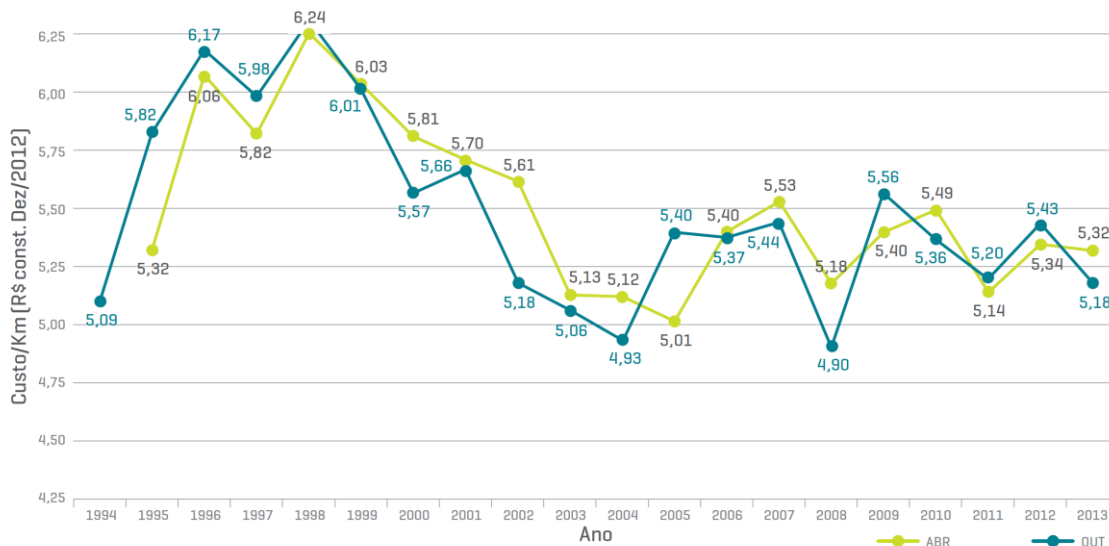
Desde a interrupção da queda acentuada do custo quilométrico no ano de 2004, não é possível identificar facilmente uma tendência específica. O indicador apresenta-se, desde então, significativamente variável, com picos de reduções e quedas alternadas. Entretanto, a partir de 2001, os valores estavam

---

<sup>25</sup> Idem, pág. 46.



concentrados na faixa entre R\$ 4,90 e R\$ 5,70, conforme apresentado na Figura 8.<sup>26</sup>



**Figura 8:** Evolução do custo ponderado por quilômetro do sistema de ônibus urbano [Belo Horizonte-MG, Curitiba-PR, Fortaleza-CE, Goiânia-GO, Porto Alegre-RS, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, Salvador-BA e São Paulo-SP] [Em R\$ const. Dezembro/2013 pelo IGP-DI].

Fonte: Anuário NTU: 2013-2014, pág. 50

As explanações e números efetuados acima devem ser analisados muito mais como uma fonte extra de conhecimento do que uma base de comparação para o município de Itapoá, tendo em vista a diferença de escala entre os sistemas que foram insumos para o estudo da NTU e o sistema de transporte do município Catarinense.

A baixa quilometragem do sistema municipal em análise tende a fazer com que os custos fixos e a depreciação e remuneração do capital tenham uma importância mais significativa nos custos gerais do sistema do que em outros locais onde o uso dos veículos é mais intenso durante todo o dia.

<sup>26</sup> Idem, pág. 49.

De qualquer forma a evolução dos dados operacionais dos sistemas estudados pela NTU são um bom indicativo da situação geral no Brasil e também da indicação da linha de tendência em todos os municípios.

Cabe para finalizar esta breve explanação sobre o quadro geral do transporte coletivo no Brasil realizado pela NTU:

Essas constatações revelam um quadro paradoxal da mobilidade urbana, dos anseios da sociedade e das políticas de desenvolvimento nacional. É notório o clamor por melhoria nas condições de acessibilidade às atividades urbanas, ou seja, busca não apenas a possibilidade de ir e vir, mas também que os deslocamentos sejam realizados com conforto, qualidade e com custos reduzidos para a população. Todavia, as políticas de desenvolvimento e investimentos ainda beneficiam e incentivam o transporte individual.

As perspectivas futuras apontam para um ambiente de contínuo desafio para melhorar o desempenho operacional do setor. Não obstante os esforços empresariais para a modernização, a racionalização e a transparência, há que se investir necessariamente nas condições fundamentais do modelo de financiamento do transporte público urbano.

Em paralelo, a priorização e a desoneração também terão papel de crítico na reversão do quadro atual. Caso essas condições não se efetivem, muito provavelmente perceber-se-á, em um futuro próximo, o agravamento do desempenho operacional do setor.<sup>27</sup>

Merece um breve destaque a afirmação, correta, da necessidade da alteração nos incentivos públicos ao transporte individual (mais fortemente na política industrial), na necessidade de desoneração do setor de transporte coletivo (neste quesito o município de Itapoá efetuou a desoneração do ISS e não cobra

---

<sup>27</sup> Idem, pág. 52-53.



nenhum tipo de taxa de gerenciamento no transporte coletivo) e na realização de modelos de financiamento do setor (no caso da cidade de Itapoá reflete-se na aquisição de passes escolares e, devendo ser analisada, a possibilidade de subsídio tarifário).

### **3.5. Itapoá – Perspectivas**

---

Não se pretende neste item do relatório abordar a história do município e muito menos elencar a evolução social e econômica da cidade, mas entende-se pertinente para um estudo de transporte uma breve abordagem sobre as perspectivas futuras do local.

Diante desse fato inicia-se a sucinta abordagem com o histórico da implantação do Porto de Itapoá, tendo em vista que dentre as atividades desenvolvidas no município esta é a que maior impacto social e econômico irá acarretar nos próximos anos.

Segundo o site do Porto de Itapoá<sup>28</sup> os estudos para sua implantação tiveram início em setembro de 1993, porém sua efetiva implantação (inauguração) ocorreu em junho de 2011.

A data de inauguração das atividades do Porto de Itapoá merece um especial destaque, tendo em vista que ocorreu em 2011, portanto um ano após a realização do censo nacional realizado pelo IBGE, não tendo ainda sido realizado um novo censo.

Dessa forma as informações públicas mais amplas tendem a não refletir o impacto social e econômico que o citado empreendimento vem impingindo na cidade.

Da mesma forma o último IDH disponível refere-se ao ano de 2010, ou seja, ainda sem captar a influência da implantação do Porto de Itapoá. De

---

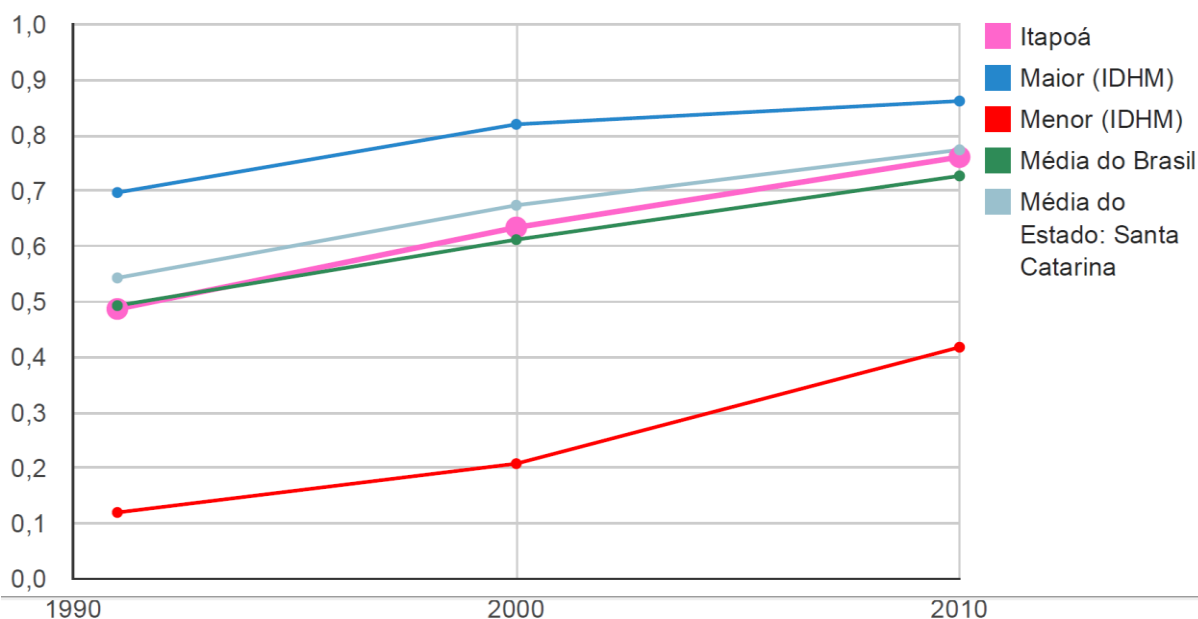
<sup>28</sup> <http://www.portoitapoa.com.br/institucional/69>





qualquer maneira entende-se importante apresentar a evolução desse índice nos últimos anos para ter-se uma visão global da evolução do citado parâmetro socioeconômico do município (ver análise completa no Anexo IV).

**Evolução do IDHM - Itapoá - SC**



Fonte: [http://atlasbrasil.org.br/2013/perfil/itapoa\\_sc](http://atlasbrasil.org.br/2013/perfil/itapoa_sc)

Verifica-se que Itapoá vem sofrendo um sensível incremento no IDH desde 1991. Deve-se destacar que o município foi emancipado em 26 de abril de 1989, portanto desde sua fundação até 2010 verifica-se um intenso crescimento no desenvolvimento humano.

O município de Itapoá está localizado entre os 6% municípios melhor desenvolvidos, fato este bastante importante para a cidade.

Outro índice de desenvolvimento que merece um breve destaque no presente estudo é o IFDM – Índice FIRJAN de desenvolvimento municipal<sup>29</sup>.

<sup>29</sup> <http://www.firjan.org.br/ifdm/consulta-ao-indice/>



Os dados de 2010 apontavam que o município de Itapoá detinha o IFDM no valor de 0,7226, colocando-o na posição 1089º do ranking nacional e 128º lugar no ranking estadual. Os dados de 2011 (ver anexo V) apontam que a cidade obteve IFDM de 0,7485, ocupando a posição 885º no ranking nacional e 109º lugar no ranking estadual.

Verifica-se que entre 2010 e 2011 (ainda com pouca influência do Porto, porém já com significativos investimentos do empreendimento) houve uma sensível melhora no IFDM, corroborando as análises gerais de que o município vem sofrendo uma intensa melhora em suas condições de qualidade de vida.

A tabela abaixo apresenta a evolução dos dados do IFDM desde 2005 com o objetivo de apresentar a evolução.

**Tabela 7 – IFDM - Itapoá**

Ano	IFDM	Educação	Saúde	Emprego e Renda
2005	0,6889	0,6823	0,8619	0,5225
2006	0,6313	0,6447	<b>0,8721</b>	0,3770
2007	0,7065	0,7557	0,8639	0,5001
2008	<b>0,7622</b>	0,8259	0,8255	<b>0,6352</b>
2009	0,7297	<b>0,8326</b>	0,7757	0,5808
2010	0,7226	0,8097	0,7885	0,5696
2011	0,7485	0,8109	0,8309	0,6041

Fonte: <http://www.firjan.org.br/ifdm/consulta-ao-indice/>

Não é difícil de perceber que houve um período no qual o município sofreu uma intensa degradação de sua qualidade de vida, porém vem resgatando suas melhores condições de qualidade de vida.

Encontra-se, atualmente com desenvolvimento moderado (entre 0,6 e 0,8 segundo a metodologia da FIRJAN) com a indicação de tendência de forte alta (a evolução entre 2010 e 2011 é significativa), devendo continuar com os investimentos para realmente atingir os níveis de excelência (acima de 0,8).



As breves e sucintas análises realizadas tiveram como objetivo verificar a evolução socioeconômica do município, principalmente em função da instalação do Porto de Itapoá, tendo em vista que a situação social do município influencia fortemente no transporte coletivo.

O crescimento, principalmente do emprego e da educação são indicadores importantes para o transporte coletivo, tendo em vista que demanda deslocamento dos munícipes para a realização dessas atividades.

Infelizmente os dados disponíveis datam de 2011, quando o porto iniciou sua operação, portanto não é possível, ainda, verificar a real influência dessa atividade comercial, porém já é possível visualizar um vetor de crescimento importante na cidade o que pode se refletir no sistema de transporte coletivo.

Ao comparar os dados de demanda levantados em 2012 pela consultoria contratada pelo município e os dados fornecidos pela empresa operadora em janeiro de 2014 (com dados relativos a 2013) verifica-se um decréscimo na demanda (queda de aproximadamente 8%) fato conflitante com as expectativas em torno da implantação do Porto de Itapoá.

Tal fato pode ser explicado pela existência de pouco atendimento de transporte coletivo para a região de porto e do retro porto, fato que explicaria a busca por alternativas de deslocamento. Em função da inexistência de dados mais consistentes (verificados e auditados pela municipalidade) é importante utilizar os dados existentes com ressalvas e cuidado para as projeções futuras.



## **Anexo I – Apresentação da audiência pública – 2012**





# Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá - SC

## AUDIÊNCIA PÚBLICA

Maio - 2012



## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá



### 1 - Apresentação

A Administração Municipal de Itapoá contratou este estudo técnico com o objetivo de melhorar a qualidade do serviço público de transporte e preparar a Licitação do Sistema de Transporte Urbano de passageiros.

A partir dos diversos levantamentos de pesquisas origem destino embarcada, pesquisas volumétricas e pesquisa opinião, gerou-se essa proposta para o Plano Municipal de Transporte Público de Itapoá – SC.



## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá



**realizou-se uma série de pesquisas que subsidiaram o diagnóstico do transporte em Itapoá**



**e possibilitaram a simulação da rede – cenário 20 anos**



**Esse resultado foi fundamental para o desenvolvimento das diretrizes da licitação, e para o sistema de transporte Urbano**



## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá



### 2 – Pesquisas

Durante os trabalhos de campo, foram realizadas diversas pesquisas.

- Pesquisa Opinião;
- Pesquisa Origem Destino Embarcada;
- Pesquisa contagem Volumétrica.

Essas pesquisas foram essenciais para o desenvolvimento do futuro plano municipal de transporte coletivo da cidade.





## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá



### 2.1 – Pesquisa Opinião

Essa pesquisa foi realizada com a finalidade de identificar o que realmente os usuários acham do transporte atual do município de Itapoá.

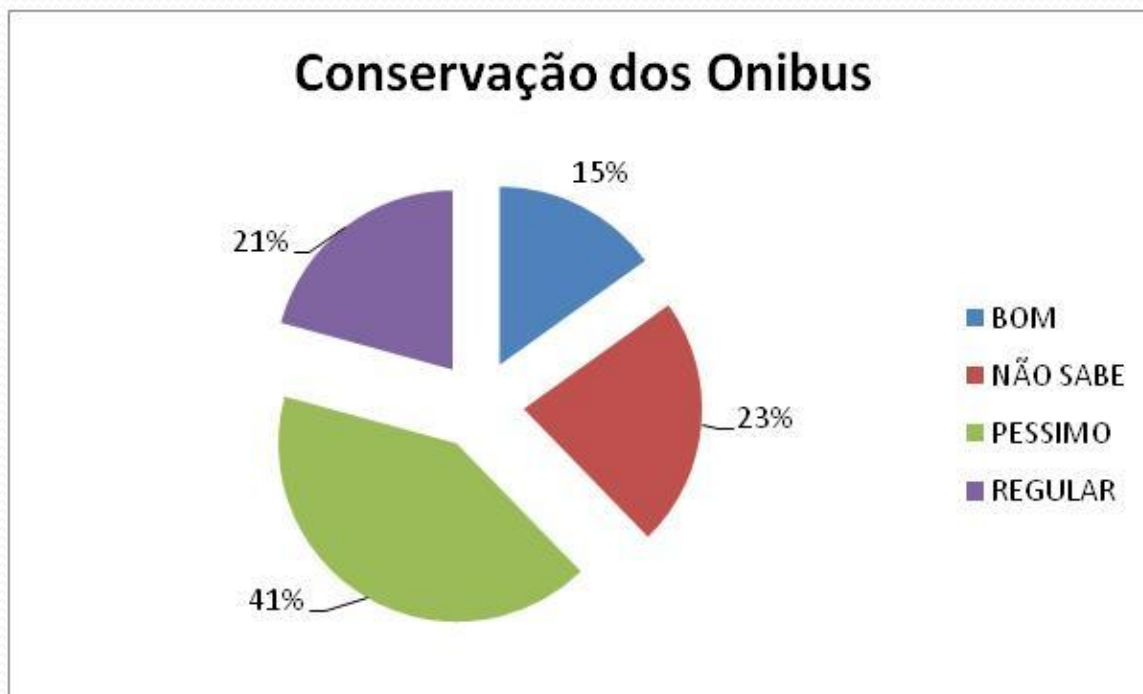
As perguntas feitas foram as seguintes:

Qual a sua opinião, quanto:

- A conservação dos ônibus;
- A Infraestrutura de paradas;
- Serviços prestados atualmente;
- Opinião Geral sobre o sistema atual.



## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá

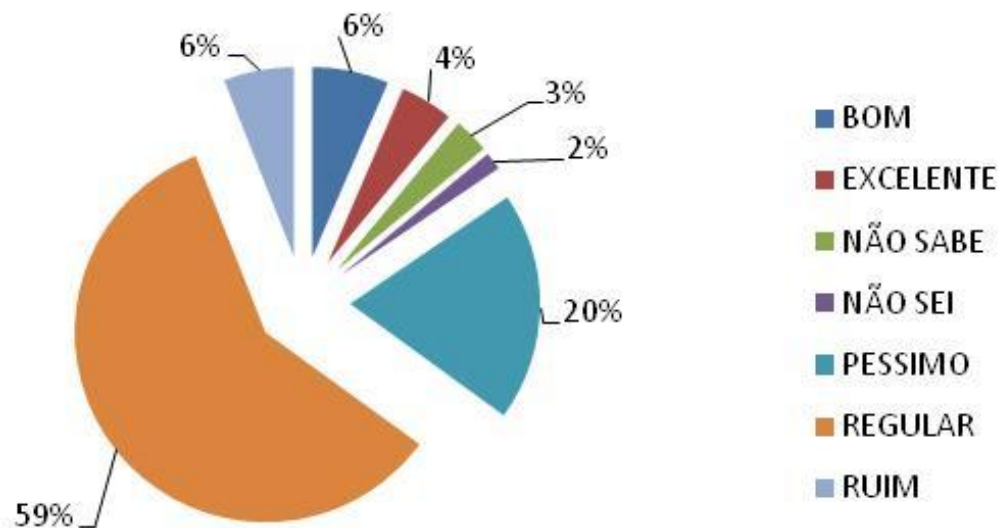




## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá



### Quanto aos pontos de Parada



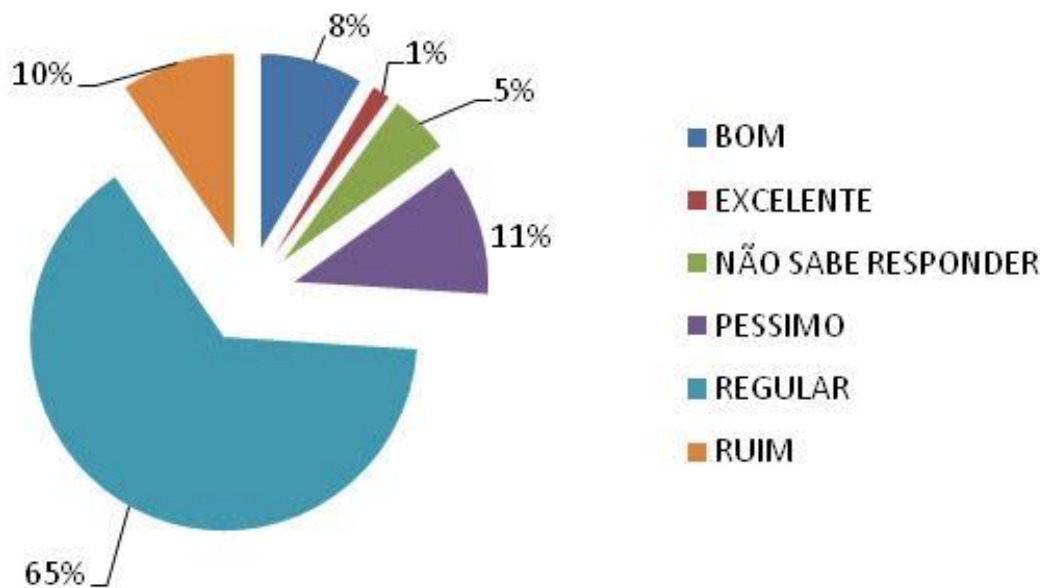


## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá



TECTRANS

### Serviço prestado atualmente

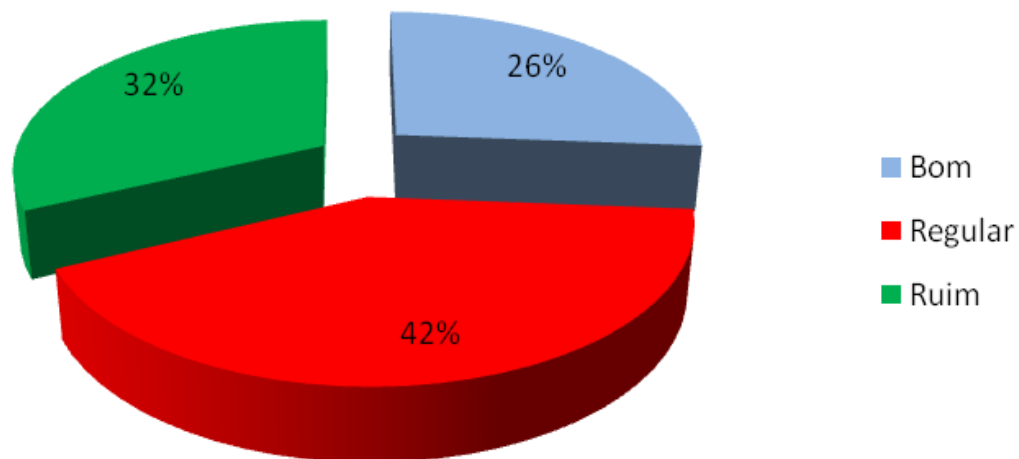




## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá



Opinião do usuário sobre o sistema de transporte atual





## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá



### **2.2 Pesquisa Origem/destino embarcada**

Foram realizadas 210 entrevistas com usuários do sistema de transporte público atual, perguntando sobre a principal origem e destino e qual o motivo do deslocamento. A amostra foi de aproximadamente 23% da demanda diária transportada.

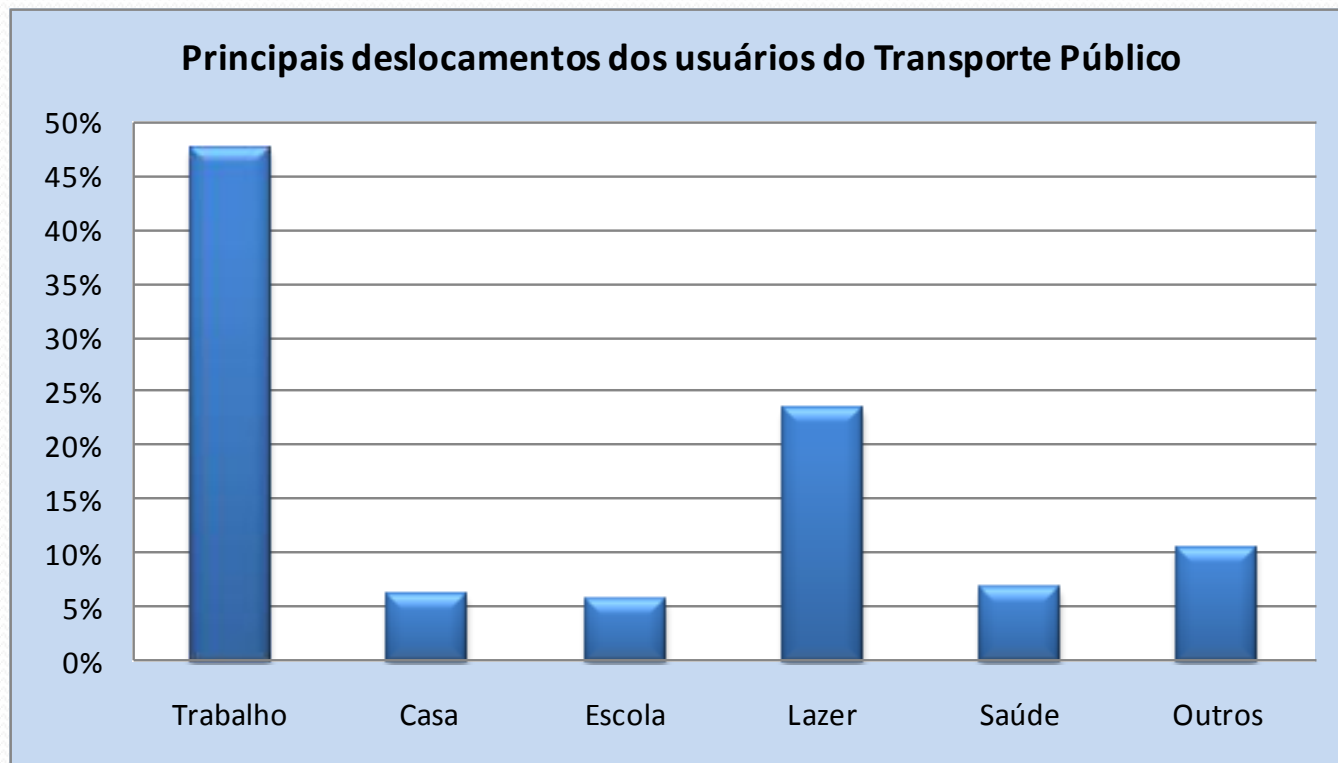
Com os resultados dessa pesquisas foi possível determinar matrizes parciais de viagens por região selecionada para a investigação de potencial de transporte futuro para a cidade.



## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá



### 2.2.1 – Matriz Origem Destino – Motivo da Viagem

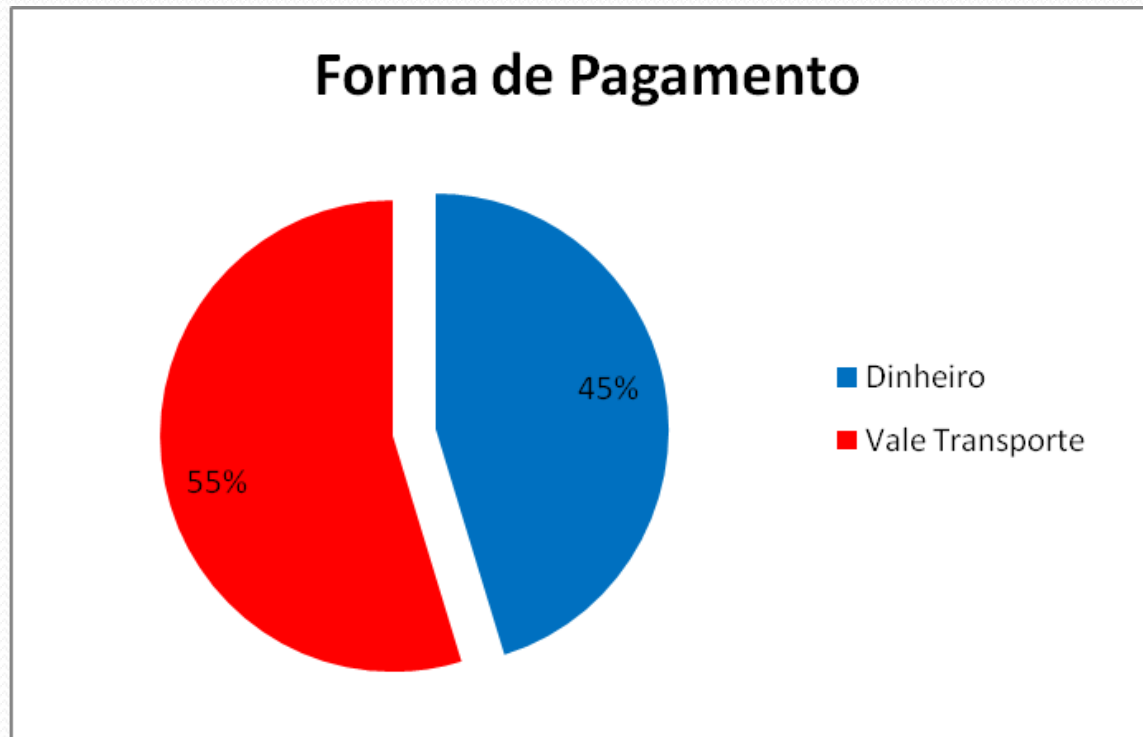




## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá



### 2.2.2 – Matriz Origem Destino – Forma de pagamento



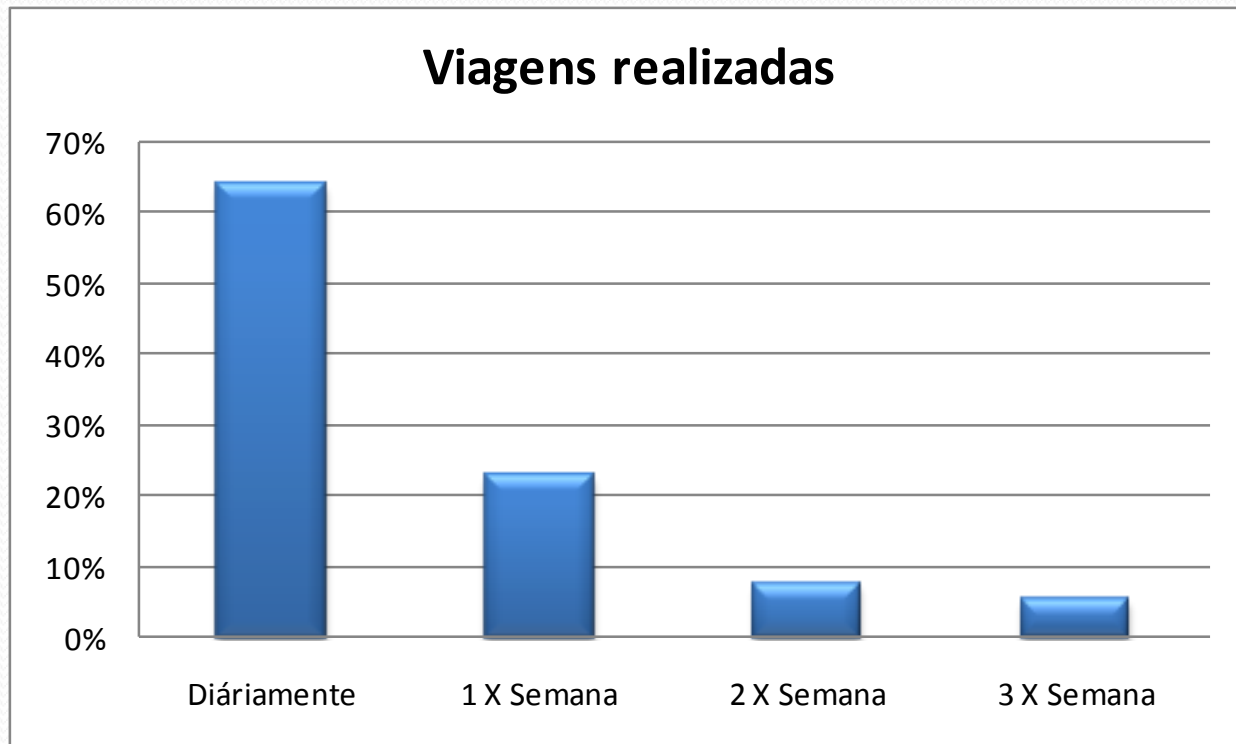




## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá



### 2.2.3 – Viagens realizadas

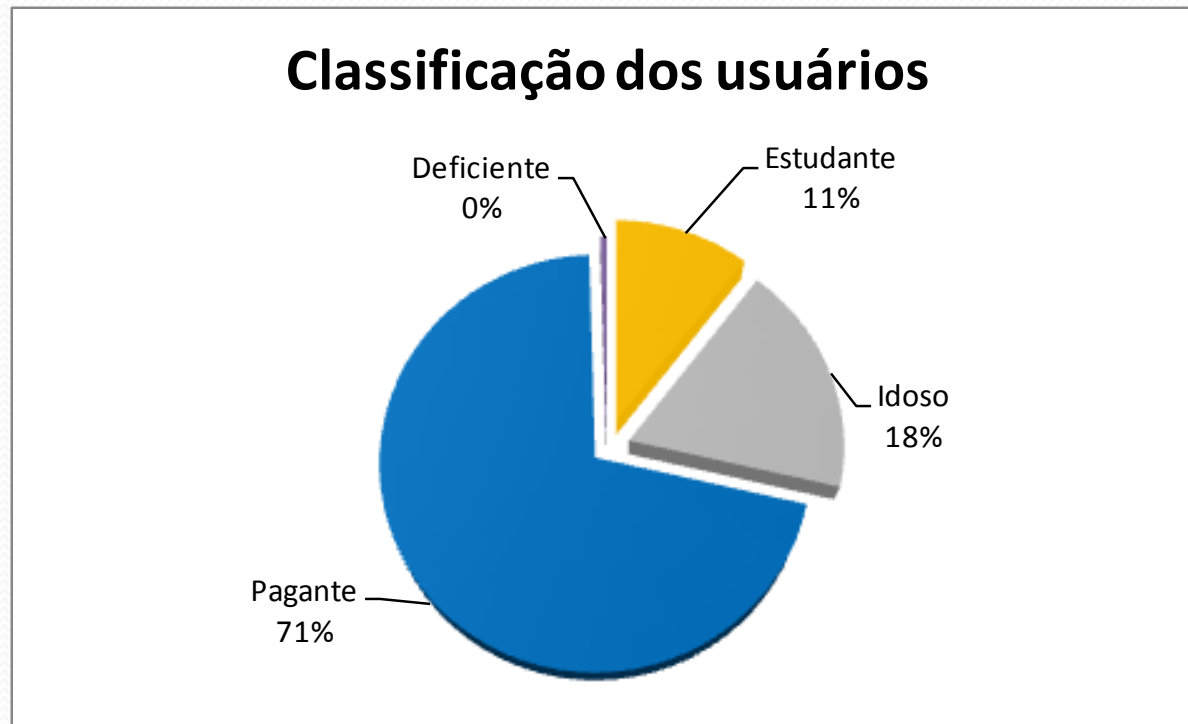




## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá



### 2.2.4 – Classificação dos Usuários



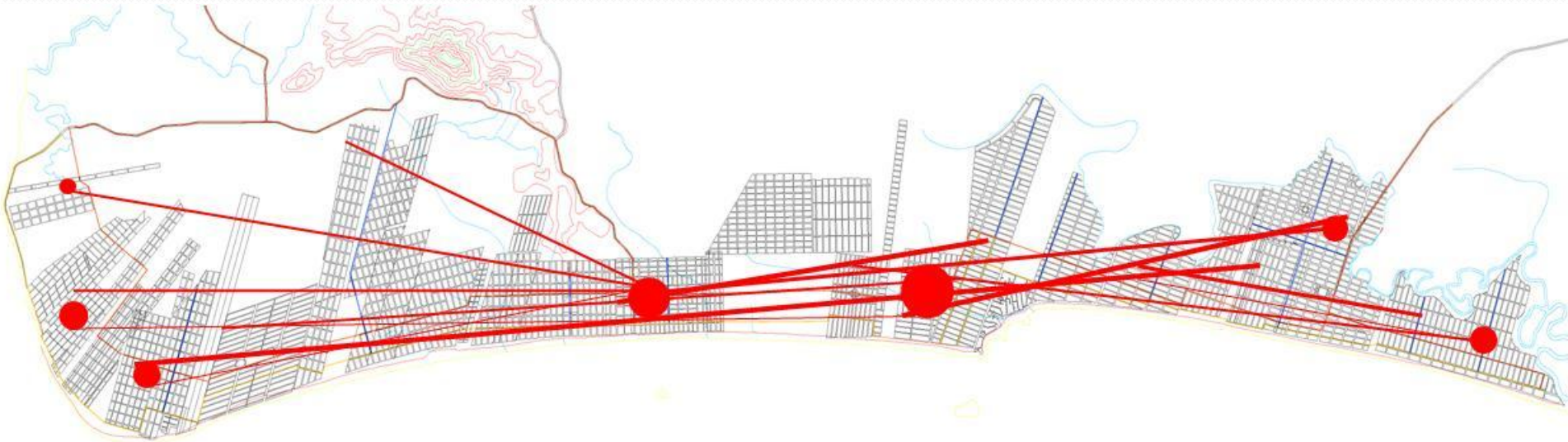


## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá



REDE

### 2.2.5 – Rede dos principais deslocamentos em Itapoá





## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá



### PROPOSTA

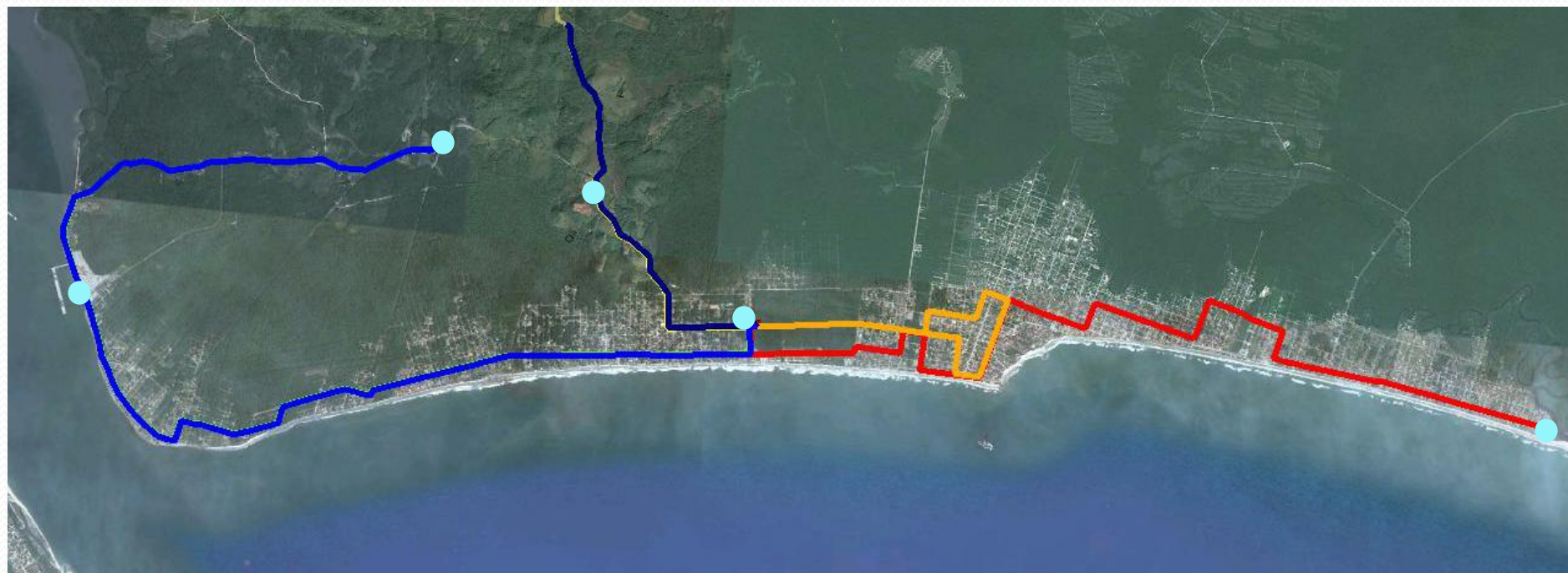
# O Sistema de Transporte

A proposta para nova concepção do sistema de transporte de passageiros levou em conta os itinerários e horários atualmente praticados pelo sistema urbano e de transporte escolar, visando com isto não prejudicar os estudantes, e aos usuários do sistema urbano atual.

A proposta tem característica de sistema diametral, com a criação de linhas estruturantes, radiais, com a utilização de bilhetagem eletrônica. Nesse caso está se propondo a construção de um ponto (Terminal Urbano) para a cidade, onde será possível realizar as trocas de veículos, e utilizada para as paradas dos veículos intermunicipais e inter-estaduais observadas algumas restrições.



# Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá







## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá



# O Sistema de Transporte

## PROPOSTA DE ÁREA PARA A IMPLANTAÇÃO DO NOVO TERMINAL URBANO RODOVIÁRIO DE ITAPOÁ

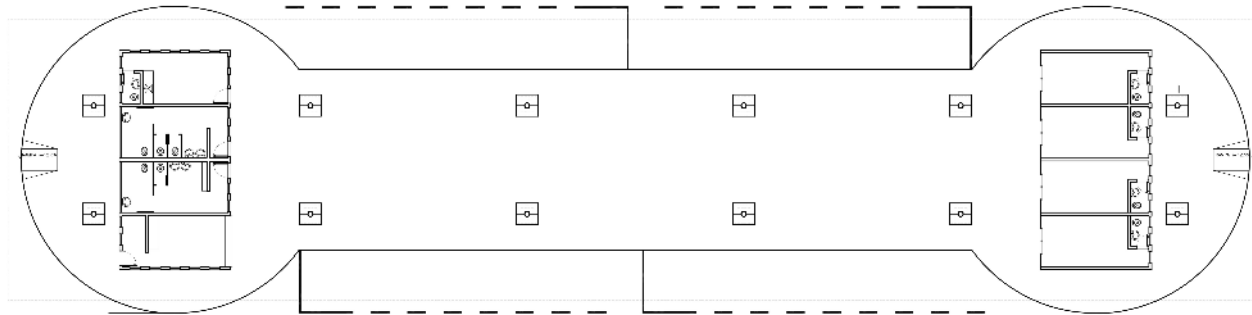




# Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá



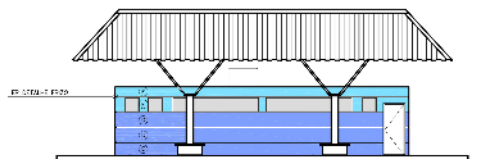
## PROPOSTA ESTRUTURA-TERMINAL



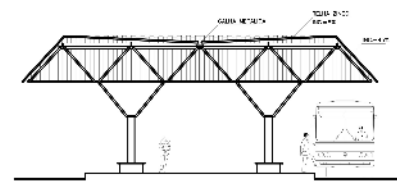
PLANTA BAIXA



FACHADA 1



FACHADA 2



CORTE ESQUEMÁTICO

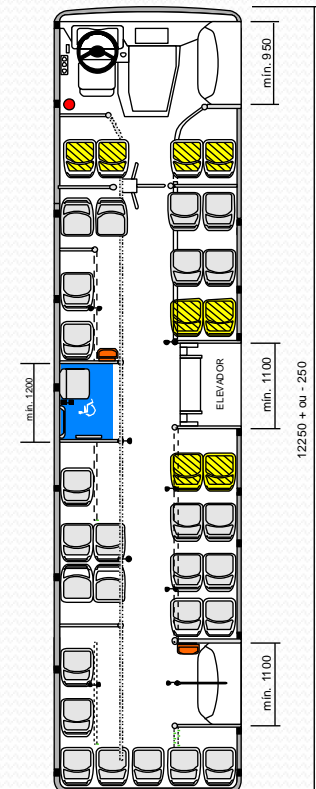
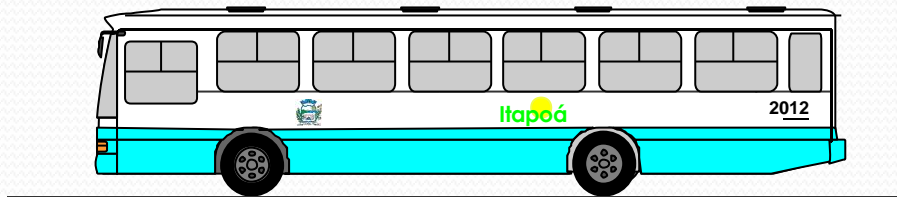
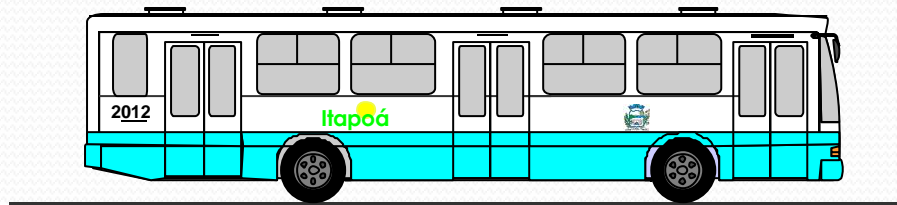


## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoa



# O Sistema de Transporte

**PROPOSTA – Característica Operacional da Frota do sistema  
de Transporte**







## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá








# O Sistema de Transporte

### Especificações Técnicas:

- 1) Pintura conforme desenho na cor Branca na totalidade do ônibus  
cor azul nas laterais da carroceria e para choque do veículo;
- 2) Inserir Brasão do município de Itapoá, conforme desenho;
- 3) Inserir Logomarca, a qual representa a luz do sol;
- 4) A inscrição “**Itapoá**”, deve ser na cor verde contorno preto,  
com tamanho aproximado de no máximo 20 cm, letras no format  
Century Gothic;
- 5) Número do ônibus na cor preto, com tamanho de 10 cm e nome  
da empresa com o tamanho de 5 cm;

### CONVENÇÃO

- ..... Balaústre horizontal fixado no teto
  - o Balaústre fixado no teto e no piso
-  Banco preferencial para deficientes, idosos e gestantes
-  Banco individual Grammer
-  Botões de acionamento de parada
-  Lixeira
-  Botões de acionamento de parada do cadeirante



## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá



# Parâmetros da Licitação

- Para garantir a continuidade desse serviço, de caráter essencial e de interesse público, a administração decidiu licitar o contrato e optou por fazer uma única licitação;
- O critério de julgamento da licitação será tarifa + oferta de pagamento pela outorga, outorga inicial para a implantação de abrigos de ônibus, construção de um terminal Urbano e implantação sistema de Bilhetagem Eletrônica.



## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá



# Parâmetros

- O prazo da contratação está previsto em um período entre de 20 anos, de acordo com o investimento a ser estabelecido no edital.
- O Projeto Básico desta licitação é a rede proposta de transporte, composta por 5 linhas principais, mais as linhas dos sistema de transporte escolar e frota total composta por 16 veículos.
- Poderão participar da licitação empresas que tenham em seu objeto social a operação de serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, em conformidade com a Lei Federal n.º 8.666/93 e suas alterações.



## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá



TECTRANS

## Diretrizes

### Do Serviço:

Implantação de 100 novos abrigos como pagamento de outorga inicial;

Nova frota, mantendo-se o equilíbrio das idades média e máxima em conformidade com a legislação municipal vigente, sendo a idade média 06 anos e a máxima 12 anos;

Construção de um terminal de transporte urbano;

Implantação Sistema de Bilhetagem eletrônica;





## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá



# Diretrizes

### Da Gestão:

Sistema de informação ao usuário;

Implantação do sistema de controle de qualidade permanente para o serviço de transporte coletivo.





## Plano Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Itapoá



# O Sistema de Transporte

### **Custo da Tarifa da nova rede de transporte municipal**

A custo da nova rede de transporte do município de Itapoá, será de **R\$ 3,0640** (Três reais e seis centavos).



## Planilha tarifária proposta

5.2 - Demonstrativo de Resultado Médio Mensal									
<b>1 - Premissas para Composição dos Custos e Receitas</b>									
<b>1.1 Produção Quilométrica Mensal</b>									
	Quilometragem Produtiva				35.527,16	Km			
	Quilometragem Improdutiva				1.065,81	Km			
	<b>Quilometragem Total</b>				<b>36.592,97</b>	<b>Km</b>			
	Percentual de Quilometragem Ociosa				3,00%	%			
<b>1.2 Frota</b>									
	Frota Total				19	veic.			
	Frota Reserva				3	veic.			
	Frota Operacional				16	veic.			
	PMM - Percurso Médio Mensal				2.220,45	km			
<b>2 - Composição da Demanda Manifesta - Média Mensal de Passageiros</b>									
<b>2.1 Demanda</b>									
	Demanda Transportada				79.800,00	pass./mês			
	Passageiros Equivalentes				79.800,00	pass./mês			
	Taxa de Equivalência				100,00%	%			
<b>2.2 IPK</b>									
	Índice de Passageiro por Quilômetro Total				2,1807	pass./Km			
	Índice de Passageiros por Quilômetro Equivalente				2,1807	pass./Km			
<b>2.3 Tributos e Repasses</b>									
	ISS				2,00%	%			
	COFINS				3,00%	%			
	PIS				0,65%	%			
<b>3 - Composição do Custo Total</b>									
<b>3.1 Custo Total</b>						<b>R\$/mês</b>	<b>230.692,74</b>		
<b>3.1.1 Custos Variáveis</b>				<b>R\$/Km</b>	<b>1,3200</b>	<b>35.527,16</b>	<b>Km</b>	<b>R\$/mês</b>	<b>46.896,87</b>
	Combustível	R\$/Km	0,6436	35.527,16	Km	R\$/mês	22.864,50		
	Lubrificantes	R\$/Km	0,0870	35.527,16	Km	R\$/mês	3.089,80		
	Rodagem	R\$/Km	0,0964	35.527,16	Km	R\$/mês	3.425,34		
	Peças e acessórios	R\$/Km	0,4931	35.527,16	Km	R\$/mês	17.517,24		
<b>3.1.2 Custos Fixos</b>				<b>R\$/Km</b>	<b>5,1734</b>	<b>35.527,16</b>	<b>Km</b>	<b>R\$/mês</b>	<b>173.207,73</b>
<b>3.1.2.1 Remuneração de Capital</b>				<b>R\$/Km</b>	<b>0,4551</b>	<b>35.527,16</b>	<b>Km</b>	<b>R\$/mês</b>	<b>16.167,67</b>
	Veículo	R\$/Km	0,3615	35.527,16	Km	R\$/mês	12.841,65		
	Validadores	R\$/Km	0,0123	35.527,16	Km	R\$/mês	436,80		
	S.B.E	R\$/Km	0,0123	35.527,16	Km	R\$/mês	436,80		
	Máquinas, Instalações e Equipamentos	R\$/Km	0,0394	35.527,16	Km	R\$/mês	1.401,38		
	Almoxarifado	R\$/Km	0,0296	35.527,16	Km	R\$/mês	1.051,03		
<b>3.1.2.2 Depreciação de Capital</b>				<b>R\$/Km</b>	<b>0,9363</b>	<b>35.527,16</b>	<b>Km</b>	<b>R\$/mês</b>	<b>33.264,10</b>
	Veículo	R\$/Km	0,8583	35.527,16	Km	R\$/mês	30.491,95		
	Validadores	R\$/Km	0,0341	35.527,16	Km	R\$/mês	1.210,91		
	S.B.E	R\$/Km	0,0341	35.527,16	Km	R\$/mês	1.210,91		
	Máquinas, Instalações e Equipamentos	R\$/Km	0,0099	35.527,16	Km	R\$/mês	350,34		



## Planilha tarifária proposta

<b>3.1.3 Despesas com Pessoal</b>	<b>R\$/Km</b>	<b>3,4840</b>	<b>35.527,16</b>	<b>Km</b>	<b>R\$/mês</b>	<b>123.775,96</b>
Pessoal Operacional	R\$/Km	2,5550	35.527,16	Km	R\$/mês	90.773,53
Pessoal Manutenção	R\$/Km	0,3449	35.527,16	Km	R\$/mês	12.254,43
Pessoal Administrativo	R\$/Km	0,2683	35.527,16	Km	R\$/mês	9.531,22
Benefícios Sociais	R\$/Km	0,0474	35.527,16	Km	R\$/mês	1.685,57
Honorários Administrativos	R\$/Km	0,2683	35.527,16	Km	R\$/mês	9.531,22
<b>3.1.4 Despesas Administrativas</b>	<b>R\$/Km</b>	<b>0,2680</b>	<b>35.527,16</b>	<b>Km</b>	<b>R\$/mês</b>	<b>9.522,32</b>
Despesas Gerais	R\$/Km	0,2465	35.527,16	Km	R\$/mês	8.758,62
Gerenciamento de Risco	R\$/Km	0,0215	35.527,16	Km	R\$/mês	763,70
Seguro de Responsabilidade Civil	R\$/Km	0,0110	35.527,16	Km	R\$/mês	390,00
Seguro Obrigatório	R\$/Km	0,0105	35.527,16	Km	R\$/mês	373,70
IPVA	R\$/Km	0,0000	35.527,16	Km	R\$/mês	0,00
<b>3.1.5 Despesas Operacionais</b>	<b>R\$/Km</b>	<b>0,0300</b>	<b>35.527,16</b>	<b>Km</b>	<b>R\$/mês</b>	<b>1.065,81</b>
Despesas com Quilometragem Improdutiva	R\$/Km	0,0300	35.527,16	Km	R\$/mês	1.065,81
Encargos de Financiamentos (Juros)	R\$/Km	0,0000	35.527,16	Km	R\$/mês	0,00
Aluguel de Garagens (Prédios, Inst., Equipa.)	R\$/Km	0,0000	35.527,16	Km	R\$/mês	0,00
<b>3.1.5 Custo Total</b>					<b>R\$/mês</b>	<b>230.692,74</b>
<b>4 - Custo do Passageiro Transportado com Impostos</b>						
<b>4.1 Custo Total</b>					<b>R\$/mês</b>	<b>230.692,74</b>
<b>4.2 Repasse Tributário</b>		<b>5,65%</b>			<b>R\$/mês</b>	<b>13.814,67</b>
<b>4.3 Custo Total com Impostos</b>					<b>R\$/mês</b>	<b>244.507,41</b>
<b>5 - Composição da Receita e do Lucro Bruto Médio Anual</b>						
A composição da RECEITA é dada com base no número de passageiros transportados e no preço das passagens vigentes.						
<b>5.1 Receitas</b>					<b>R\$/mês</b>	<b>191.520,00</b>
<b>5.1.1 Receita pelo Passageiro Equivalente</b>					<b>R\$/mês</b>	<b>191.520,00</b>
Passagem Equivalente	R\$/pass.	2,4000	79.800	pass.	R\$/mês	191.520,00
<b>5.1.2 Receita com Publicidade</b>					<b>R\$/mês</b>	<b>0,00</b>
Receita com Publicidade	R\$/mês	0,0000	16	total	R\$/mês	0,00
<b>5.2 Deduções das Receitas</b>		<b>5,65%</b>			<b>R\$/mês</b>	<b>10.820,88</b>
ISS		2,00%			R\$/mês	3.830,40
COFINS		3,00%			R\$/mês	5.745,60
PIS		0,65%			R\$/mês	1.244,88
<b>5.3 Lucro Bruto = (Receitas - Deduções)</b>					<b>R\$/mês</b>	<b>180.699,12</b>
<b>6 - Demonstrativo de Resultado</b>						
<b>6.1 Lucro Bruto</b>					<b>R\$/mês</b>	<b>180.699,12</b>
<b>6.2 Custo Total com Impostos = (Custo Fixo + Custo Variável + Impostos)</b>					<b>R\$/mês</b>	<b>244.507,41</b>
<b>6.3 Lucro ou Prejuízo = (Lucro Bruto - Custo Total com Impostos)</b>					<b>R\$/mês</b>	<b>-63.808,29</b>
<b>7 - Custo do Passageiro Transportado (Equivalente)</b>						
<b>7.1 Custo do Passageiro Transportado (tarifa)</b>					<b>R\$/pass</b>	<b>3,0640</b>





**OBRIGADO**

**ERALDO LUIZ CONSTANSKI**

[www.tectrans.eng.br](http://www.tectrans.eng.br)

## **Anexo II – Solicitação de reajuste tarifário – planilha (2014)**



PROCOLO

Nº 261

15/01/14 *Luz*  
Pref. Munic. de Itapoá - SC

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR PREFEITO MUNICIPAL DE ITAPOÁ**

**Sr. Sergio Ferreira de Aguiar**

**Referente: Reajuste de tarifa do transporte coletivo**

**TRANSITA - TRANSPORTES ITAPOA TURISMO E ALUGUEL LTDA.**, concessionária do serviço de transporte coletivo municipal, com muita honra vêm a presença de Vossa Excelência, para requerer seja analisada a planilha tarifária em anexo. Para tanto apresenta as razões de fatos e direito.

O governo federal praticou uma política de reajuste do preço do óleo diesel que consistiu em pequenos percentuais mensais durante o ano de 2013.

Também aumentamos o número de viagens o número de veículos operantes no sistema de transporte coletivo da cidade, o que ocasionou aumento do consumo de pneus, peças e insumos do setor.

Considerando também, que o último reajuste do transporte coletivo aprovado por essa prefeitura foi em Maio de 2007.

Todos esses fatos geram expressiva defasagem no preço da tarifa cobrada pela empresa.

A tarifa de ônibus custa ao usuário R\$ 2,80 (dois reais e oitenta centavos), valor este que não supre os custos operacionais da empresa, e assim causa desequilíbrio econômico dos serviços, prejudicando a manutenção da qualidade, e em casos extremos pode levar à sua inviabilidade, devido à incapacidade da empresa de realizar os investimentos necessários em frota, pagamento de obrigações e cursos de treinamento de mão de obra, etc.

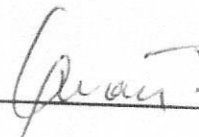
A manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do é dever do poder concedente e um direito da concessionária, garantidos pelos artigos 31 e 32 do Regulamento Operacional do Sistema de Transporte Coletivo, bem como pelo artigo 10 da Lei 1.265/2006 de 31/05/2006.

Portanto, para cobrir nossos custos atuais, conforme demonstrado na planilha anexa, necessitamos de um reajuste tarifário urgente já para JANEIRO/2014.

Sabedores do grande espírito público da administração de Vossa Excelência e diante dos fatos aqui expostos e comprovados aguardamos uma posição por parte de Vossa Excelência para estabelecimento de uma nova tarifa.

Termos em que, pede deferimento.

Itapoá SC, 14 de janeiro de 2014.



**TRANSITA – TRANSPORTES ITAPOA TURISMO E ALUGUEL LTDA.**

Gilvan Ferreira da Silva

Representante Legal

PARÂMETROS DE ENTRADA - ITAPOÁ / SC      jan/14

1.0 Preço de Diesel e Lubrificantes

Diesel - (R\$ / litro)	R\$ 2,6900
Cárter - (R\$ / litro)	R\$ 7,0200
Caixa de mudança - (R\$ / litro)	R\$ 6,1789
Diferencial - (R\$ / litro)	R\$ 7,9705
Fluido de Freio - (R\$ / litro)	R\$ 8,2500
Graxa - (R\$ / litro)	R\$ 6,7130

2.0 Preço da Rodagem - Valores para Pneu Radiais

	Convencional	Micro	Pesado	Articulado	Ponderado
Pneus - unidade	R\$ 1.550,00	R\$ 850,00	R\$ -	R\$ -	R\$ 1.550,00
Recapagem - unidade	R\$ 390,00	R\$ 290,00	R\$ -	R\$ -	R\$ 390,00
Câmaras - unidade	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -
Protetores - unidade	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -

3.0 Determinação do Valor do Veículo Ponderado

3.1 Preços Unitários

	Convencional	Micro	Pesado	Articulado	Ponderado
Carroceria	R\$ 136.842,00	R\$ 98.500,00		R\$ -	R\$ 136.842,00
Chassi	R\$ 149.400,00	R\$ 109.300,00		R\$ -	R\$ 149.400,00
Pneus	R\$ 9.300,00	R\$ 5.100,00		R\$ -	R\$ 9.300,00
Total	R\$ 295.542,00	R\$ 212.900,00		R\$ -	R\$ 295.542,00

**PARÂMETROS DE ENTRADA - ITAPOÁ / SC**

jan/14

3.2 Quantitativos de Veículos

Faixa de Idade	Convencional				Total
	00 / 01	01 / 02	02 / 03	03 / 04	
04 / 05					
05 / 06					
06 / 07					
07 / 08					
08 / 09	4				
09 / 10					
10 / 11	4				4
11 / 12					
+ de 12					
<b>Frota Total</b>					<b>8</b>

3.3 Valor do Veículo Ponderado

Veículo	Convencional		Micro		Pesado		Articulado		Ponderado	
	com rodagem	sem rodagem	R\$	R\$	R\$	R\$	R\$	R\$	R\$	R\$
	R\$ 295.542,00	R\$ 286.242,00	R\$ 212.900,00	R\$ 207.800,00	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 295.542,00	R\$ 286.242,00

4.0 Salários

Motorista	R\$ 1.036,00
Cobrador	R\$ -
Fiscais	
Manutenção	R\$ 1.827,32
Benefícios	R\$ 302,00
PLR	R\$ -
Tiket Alimentação	R\$ 250,00
Uniformes	R\$ 52,00
Assist. Médica	R\$ -
Pró-labore Diretoria	R\$ 3.258,00

5.0 Taxa de Remuneração Anual

Taxa Anual	13,75%
------------	--------

6.0 Seguros, Impostos e Bilhetagem

**PARÂMETROS DE ENTRADA - ITAPOÁ / SC** **jan/14**

	Convencional	Micro	Pesado	Articulado
Seguro Obrigatório (anual)	R\$ 396,49	R\$ 396,49	R\$ -	
IPVA (anual - alíquota de 1%)	R\$ -	R\$ -	R\$ -	
Despesa com Licenciamento	R\$ 66,38	R\$ 66,38		
Seguro de Responsabilidade Civil	R\$ 106,54		R\$ -	
Bilhetagem	0%	% do Custo Total		

**7.0 Resumo - Cálculo Automático**

**7.1 Dados Operacionais**  
 Frota Operacional  
 Frota Reserva  
 Frota Total  
 Quilometragem Mensal Operacional  
 Ociosa  
 Total  
 Produção Média Mensal

	Convencional	Micro	Pesado	Articulado	Total
Frota Operacional	6	0	0	0	6
Frota Reserva	2	0	0	0	2
Frota Total	8	0	0	0	8
Quilometragem Mensal Operacional	43.352	0	0	0	43.352
Ociosa					0
Total	43.352,00				43.352,00
Produção Média Mensal	7.225				7.225



PARÂMETROS DE ENTRADA - ITAPOÁ / SC

Jan/14

Demanda

Passageiros sem Desconto  
 Passageiros com Desconto (desconto = 50,00% )  
 Passageiros Gratuitos  
 Passageiros Total  
 Passageiros Equivalentes

#

20.203
20.203

Índice de passageiros por Quilômetro

IPK  
 IPKe

0,47
0,47

Impostos e Taxas

P.I.S.  
 COFINS  
 CGO  
 ISS  
 Total de Impostos e Taxas  
 UFIR

0,00%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%

7.2 Resumo dos Custos

Custo Variável

CV (R\$ / Km)	1.4408	x	km	43.352	=	Custo Variável	R\$ 62.462,39
Custo Fixo Operacional							
		x	Fo	6	=	Custo	R\$ 54.976,24
Custo da Frota Reserva		x	Fr	2	=	Custo	R\$ 3.320,99

CUSTO TOTAL

R\$ 120.759,62
----------------

Custo por Passageiro

R\$ 6,9773
------------

Custo por Km Rodado

R\$ 2,7856
------------



**DECRETO MUNICIPAL Nº 2139/2014**

Data: 10 de fevereiro de 2014.

**ALTERA O VALOR DA TARIFA RELATIVA AO SERVIÇO DE  
TRANSPORTE COLETIVO, PRESTADO PELA CONCESSIONÁRIA  
TRANSITA - TRANSPORTE ITAPOÁ TURISMO E ALUGUEL  
LTDA.**

**SÉRGIO FERREIRA DE AGUIAR**, Prefeito Municipal de Itapoá  
(SC), no uso de suas atribuições legais,

Considerando que em dezembro de 2008 ter havido a última  
correção da tarifa;

Considerando que a correção do índice IGP-M no período entre  
dezembro de 2008 e janeiro de 2014, foi de 31,28%,

**DECRETA**

**Art. 1º** Fica corrigida a tarifa relativa aos serviços prestados de transporte coletivo urbano no Município, pela empresa concessionária Transita - Transporte Itapoá Turismo e Aluguel Ltda., em percentual de 7,15 % (sete inteiros e quinze décimos por cento) totalizando o valor unitário por passagem em R\$ 3,00 (tres reais).

**Art. 2º** A Concessionária providenciará a divulgação do novo valor da tarifa através dos meios de comunicação local, além da afixação de cartazes dentro dos coletivos.

**Art. 3º** Este decreto entra em vigor na data de sua publicação, com efeitos a partir da 00:00 hora do dia 1º de março de 2014.

Itapoá (SC), 10 de fevereiro de 2014.

SÉRGIO FERREIRA DE AGUIAR  
PREFEITO MUNICIPAL

## **Anexo III – Quadro de partidas – site da prefeitura (2014)**





Município de  
Itapoá

Quarta-feira

Chuva pela  
Manhã  
Máx: 23°C  
Min: 16°C

Quinta-feira

Parcialmente  
Nublado  
Máx: 24°C  
Min: 16°C

## MUNICÍPIO

3

### Transporte Público

#### Transporte Coletivo Urbano

#### Transporte Intermunicipal

#### Transporte Interestadual

#### Ferry Boat's e Barcas

## Transporte Coletivo Urbano

Publicado em 12/02/2014 às 12:55

- Empresa TRANSITA -

### Segunda à Sexta

Origem	Destino	Horários											
Barra do Saí	Figueira	05:40	06:40	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	11:50	11:50	13:00		
		13:50	15:00	16:00	17:00	17:40	19:00	21:50					
Figueira	Barra do Saí	06:50	07:30	08:00	08:30	09:00	10:00	11:00	11:50	13:15			
		14:00	15:35	16:00	17:15	18:15	19:30	23:35					
Brasmar	Barra do Saí	06:40	07:20	11:00	13:05	14:00	15:25	18:05	19:20				
Barra do Saí	Brasmar	05:40	06:40	10:00	11:50	13:00	13:50	17:00	17:40				
Itapoá	Saí Mirim	14:20	17:30										
Saí Mirim	Itapoá	06:20	12:20	18:00									

### Sábados, Domingos e Feriados

Origem	Destino	Horários											
Barra do Saí	Figueira	05:40	08:00	10:00	12:00	13:50	16:30	17:40	19:00	21:50			
Figueira	Barra do Saí	06:50	07:30	09:00	11:00	13:15	15:35	17:15	19:30	23:35			
Brasmar	Barra do Saí	06:40	07:20	13:05	19:20								
Barra do Saí	Brasmar	05:40	12:00	17:40									

Mais informações:  
- pelo telefone (47) 3443-1045

## Galeria de Arquivos

[tabela\\_de\\_horarios](#)

PDF [217,9 KB]

### Município de Itapoá

Mariana Michels Borges, 201, Itapema do Norte  
CEP: 89.249-000  
CNPJ: 81.140.303/0001-01  
Telefone: (47) 3443-8800  
Fax: (47) 3443-8828

### GPM - Gerenciador de Portais Municipais

Sistema desenvolvido em parceria com a Federação Catarinense de Municípios - FECAM e integrado à RedeCIM - Rede Catarinense de Informações Municipais, com o apoio da AMUNESC.

## **Anexo IV – IDH de Itapoá – Atlas do desenvolvimento humano no Brasil 2013**



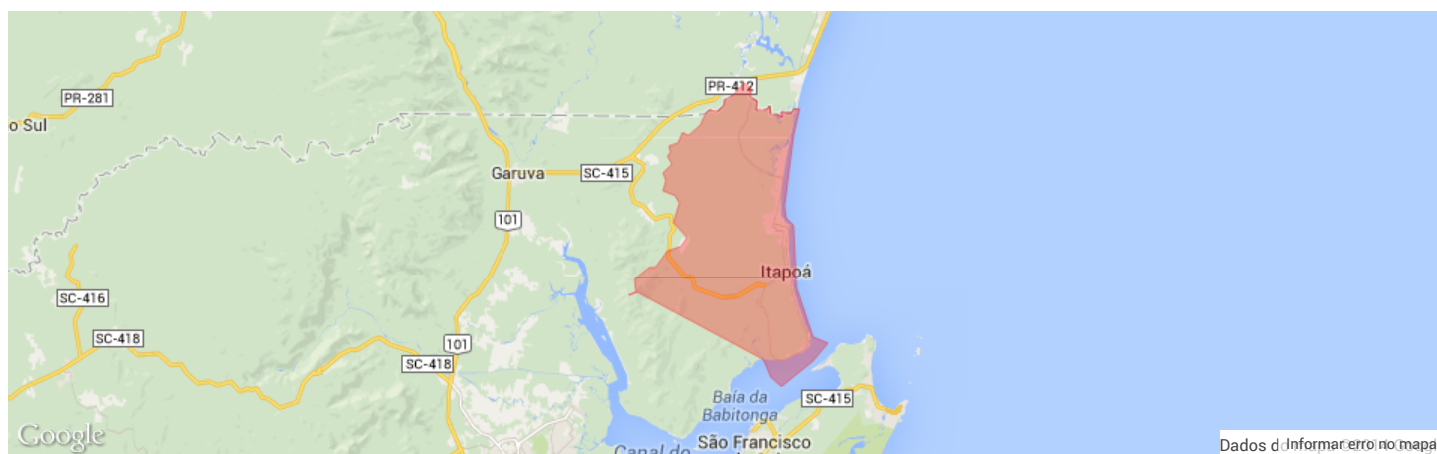


# Perfil Municipal



## Itapoá, SC

CARACTERIZAÇÃO IDH DEMOGRAFIA EDUCAÇÃO RENDA TRABALHO HABITAÇÃO VULNERABILIDADE



Dados de: Informar erro no mapa e

## Caracterização do território

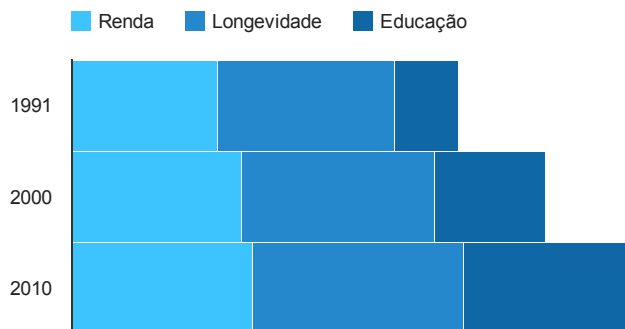
Área 242,69 km <sup>2</sup>	IDHM 2010 0,761	Faixa do IDHM Alto (IDHM entre 0,7 e 0,799)	População (Censo 2010) 14763 hab.
Densidade demográfica 60,88 hab/km <sup>2</sup>	Ano de instalação 1990	Microrregião Joinville	Mesorregião Norte Catarinense

## IDHM

IDHM

**0,487**

**0,634**

**0,761**

o município está situado na faixa de desenvolvimento humano que, em termos absolutos, foi a que mais cresceu em termos de desenvolvimento humano.

IDHM e componentes	1991	2000	2010
<b>IDHM Educação</b>	0,265	0,460	0,682
% de 18 anos ou mais com ensino fundamental completo	24,73	38,74	59,53
% de 5 a 6 anos na escola	29,88	72,62	98,68
% de 11 a 13 anos nos anos finais do fundamental ou com fundamental completo	50,43	71,24	90,12
% de 15 a 17 anos com fundamental completo	17,12	34,54	62,84
% de 18 a 20 anos com médio completo	12,02	22,55	40,33
<b>IDHM Longevidade</b>	0,731	0,797	0,874
Esperança de vida ao nascer (em anos)	68,85	72,81	77,41
<b>IDHM Renda</b>	0,598	0,695	0,739
Renda per capita	329,89	604,97	793,24

Fonte: Pnud, Ipea e FJP

## Evolução

### Entre 2000 e 2010

O IDHM passou de 0,634 em 2000 para 0,761 em 2010 - uma taxa de crescimento de 20,03%. O hiato de desenvolvimento humano, ou seja, a distância entre o IDHM do município e o limite máximo do índice, que é 1, foi reduzido em 34,70% entre 2000 e 2010.

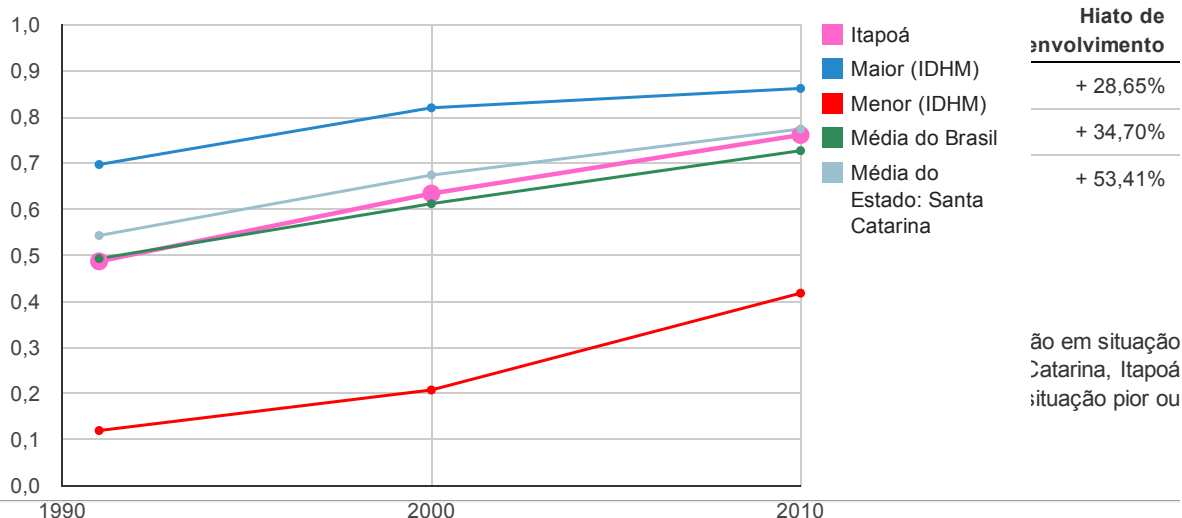
### Entre 1991 e 2000

O IDHM passou de 0,487 em 1991 para 0,634 em 2000 - uma taxa de crescimento de 30,18%. O hiato de desenvolvimento humano, ou seja, a distância entre o IDHM do município e o limite máximo do índice, que é 1, foi reduzido em 28,65% entre 1991 e 2000.

### Entre 1991 e 2010

Itapoá teve um incremento no seu IDHM de 56,26% nas últimas duas décadas, acima da média de crescimento nacional (47%) e acima da média de crescimento estadual (42%). O hiato de desenvolvimento humano, ou seja, a distância entre o IDHM do município e o limite máximo do índice, que é 1, foi reduzido em 53,41% entre 1991 e 2010.

Evolução do IDHM - Itapoá - SC



## Demografia e Saúde

### População

Entre 2000 e 2010, a população de Itapoá teve uma taxa média de crescimento anual de 5,26%. Na década anterior, de 1991 a 2000, a taxa média de crescimento anual foi de 9,19%. No Estado, estas taxas foram de 1,02% entre 2000 e 2010 e 1,02% entre 1991 e 2000. No país, foram de 1,01% entre 2000 e 2010 e 1,02% entre 1991 e 2000. Nas últimas duas décadas, a taxa de urbanização cresceu 16,25%.

População Total, por Gênero, Rural/Urba e Taxa de Urbanização - Itapoá - SC

População	População (1991)	% do Total (1991)	População (2000)	% do Total (2000)	População (2010)	% do Total (2010)
População total	4.007	100,00	8.839	100,00	14.763	100,00
População residente masculina	2.102	52,46	4.561	51,60	7.447	50,44
População residente feminina	1.905	47,54	4.278	48,40	7.316	49,56
População urbana	3.309	82,58	8.191	92,67	14.172	96,00
População rural	698	17,42	648	7,33	591	4,00
Taxa de Urbanização	-	82,58	-	92,67	-	96,00

Fonte: Pnud, Ipea e FJP

### Estrutura Etária

Entre 2000 e 2010, a razão de dependência de Itapoá passou de 55,97% para 46,30% e a taxa de envelhecimento evoluiu de 4,84% para 8,89%. Entre 1991 e 2000, a razão de dependência foi de 69,93% para 55,97%, enquanto a taxa de envelhecimento evoluiu de 4,14% para 4,84%.

#### O que é razão de dependência?

Percentual da população de menos de 15 anos e da população de 65 anos e mais (população dependente) em relação à população de 15 a 64 anos (população potencialmente ativa).

#### O que é taxa de envelhecimento?

Razão entre a população de 65 anos ou mais de idade em relação à população total.

Estrutura Etária da População - Itapoá - SC

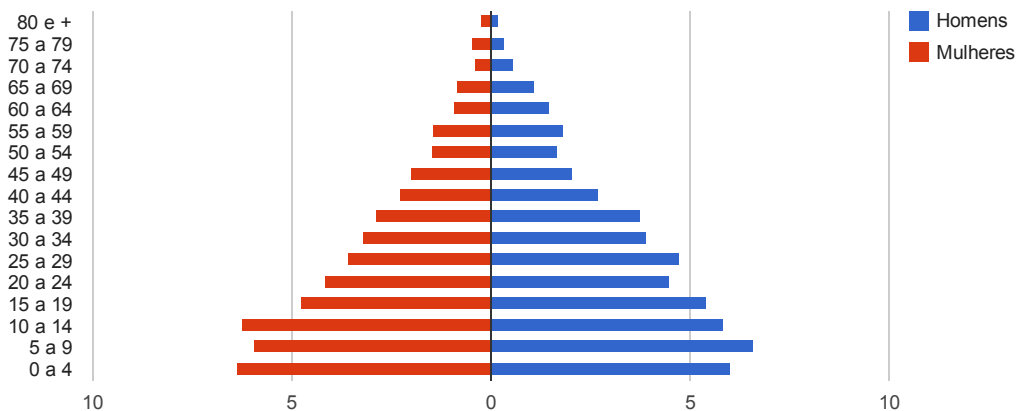
Estrutura Etária	População	% do Total	População	% do Total	População	% do Total
------------------	-----------	------------	-----------	------------	-----------	------------

	(1991)	(1991)	(2000)	(2000)	(2010)	(2010)
<b>Menos de 15 anos</b>	1.483	37,01	3.131	35,42	3.359	22,75
<b>15 a 64 anos</b>	2.358	58,85	5.280	59,74	10.091	68,35
<b>População de 65 anos ou mais</b>	166	4,14	428	4,84	1.313	8,89
<b>Razão de dependência</b>	69,93	1,75	55,97	0,63	46,30	0,31
<b>Taxa de envelhecimento</b>	-	4,14	-	4,84	-	8,89

Fonte: Pnud, Ipea e FJP

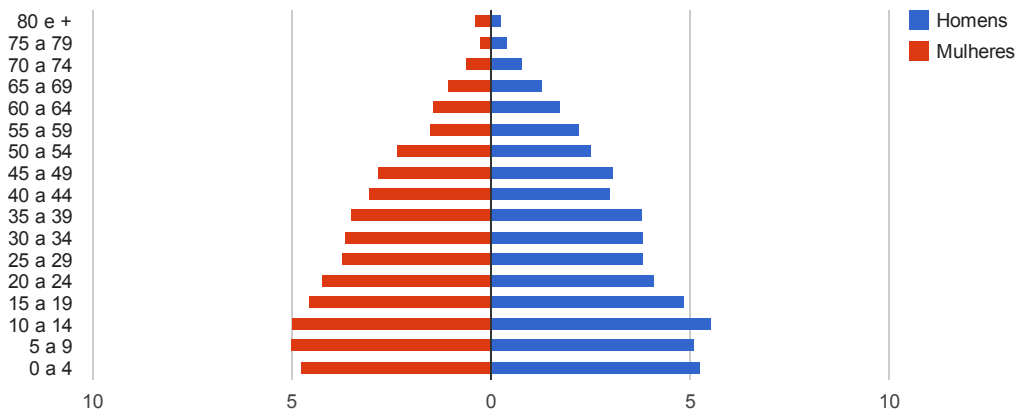
### 1991 Pirâmide etária - Itapoá - SC

Distribuição por Sexo, segundo os grupos de idade



### 2000 Pirâmide etária - Itapoá - SC

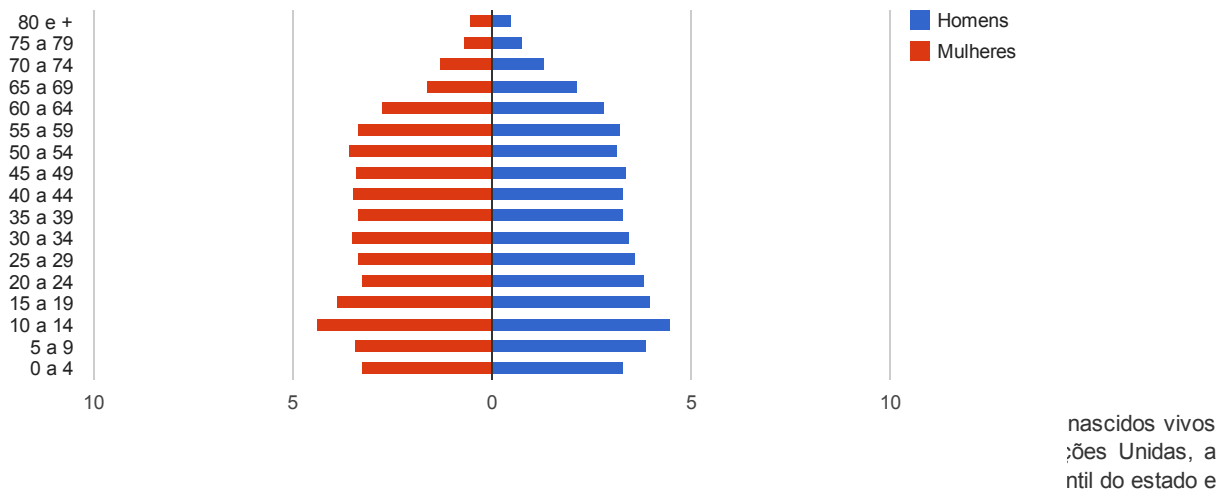
Distribuição por Sexo, segundo os grupos de idade



### 2010 Pirâmide etária - Itapoá - SC

Distribuição por Sexo, segundo os grupos de idade





### Longevidade, Mortalidade e Fecundidade - Itapoá - SC

	1991	2000	2010
Esperança de vida ao nascer (em anos)	68,9	72,8	77,4
Mortalidade até 1 ano de idade (por mil nascidos vivos)	28,2	21,7	10,4
Mortalidade até 5 anos de idade (por mil nascidos vivos)	32,4	25,0	12,2
Taxa de fecundidade total (filhos por mulher)	3,3	2,5	2,4

Fonte: Pnud, Ipea e FJP

A esperança de vida ao nascer é o indicador utilizado para compor a dimensão Longevidade do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM). Em Itapoá, a esperança de vida ao nascer aumentou 8,6 anos nas últimas duas décadas, passando de 68,9 anos em 1991 para 72,8 anos em 2000, e para 77,4 anos em 2010. Em 2010, a esperança de vida ao nascer média para o estado é de 76,6 anos e, para o país, de 73,9 anos.

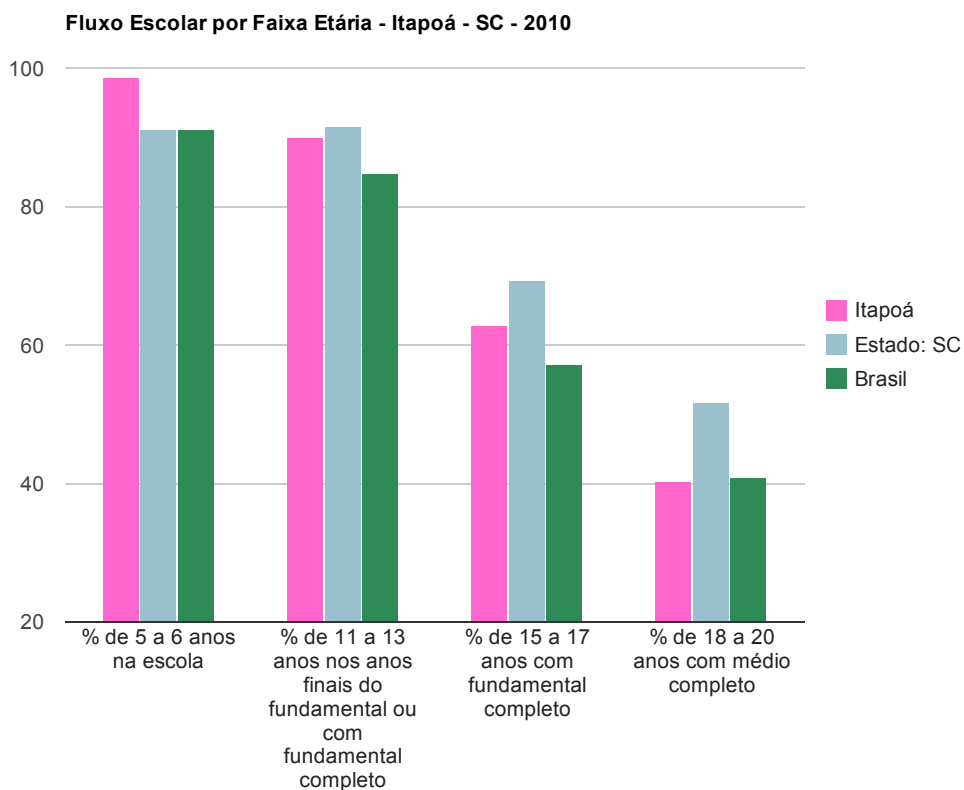
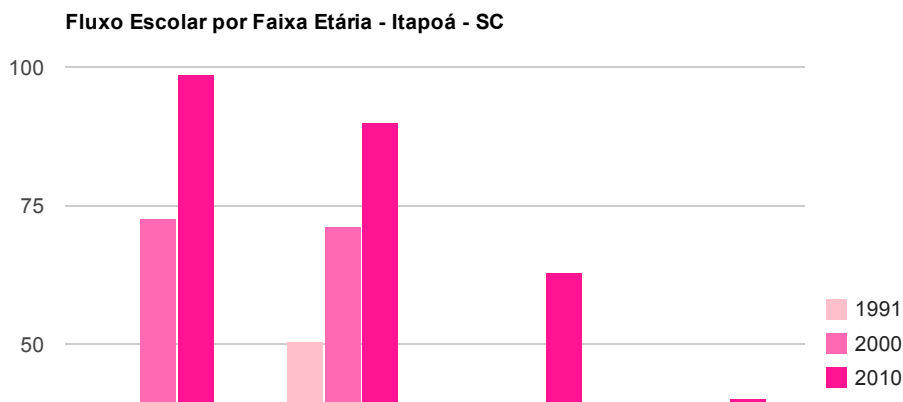
## Educação

### Crianças e Jovens

A proporção de crianças e jovens frequentando ou tendo completado determinados ciclos indica a situação da educação entre a população em idade escolar do município e compõe o IDHM Educação.

No período de 2000 a 2010, a proporção de **crianças de 5 a 6 anos na escola** cresceu 35,89% e no de período 1991 e 2000, 143,04%. A proporção de **crianças de 11 a 13 anos frequentando os anos finais do ensino fundamental** cresceu 26,50% entre 2000 e 2010 e 41,27% entre 1991 e 2000.

A proporção de **jovens entre 15 e 17 anos com ensino fundamental completo** cresceu 81,93% no período de 2000 a 2010 e 101,75% no período de 1991 a 2000. E a proporção de **jovens entre 18 e 20 anos com ensino médio completo** cresceu 78,85% entre 2000 e 2010 e 87,60% entre 1991 e 2000.



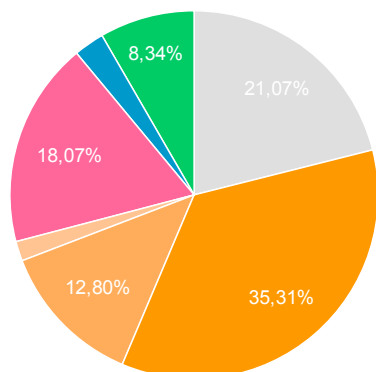
Fonte: Pnud, Ipea e FJP

Em 2010, 69,24% dos alunos entre 6 e 14 anos de Itapoá estavam cursando o ensino fundamental regular na série correta para a idade. Em 2000 eram 57,31% e, em 1991, 33,22%. Entre os jovens de 15 a 17 anos, 35,31% estavam cursando o ensino médio regular sem atraso. Em 2000 eram 14,75% e, em 1991, 2,34%. Entre os alunos de 18 a 24 anos, 11,48% estavam cursando o ensino superior em 2010, 3,40% em 2000 e 1,27% em 1991.

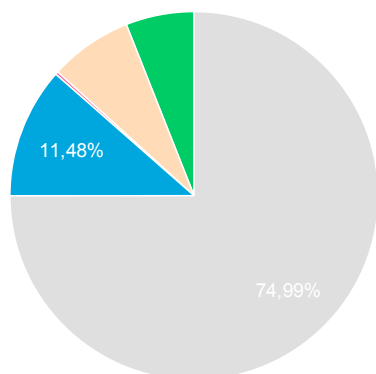
Nota-se que, em 2010, 1,35% das crianças de 6 a 14 anos não frequentavam a escola, percentual que, entre os jovens de 15 a 17 anos atingia 21,07%.

**Frequência escolar de 6 a 14 anos - Itapoá - SC - 2010**

- Não frequenta (1,35%)
- Fundamental sem atraso (60,24%)

**Frequência escolar de 15 a 17 anos - Itapoá - SC - 2010**

- Não frequenta (21,07%)
- No ensino médio sem atraso (35,31%)
- No ensino médio com um ano de atraso (12,80%)
- No ensino médio com dois anos de atraso (1,73%)
- Frequentando o fundamental (18,07%)
- Frequentando o curso superior (2,68%)
- Outros (8,34%)

**Frequência escolar de 18 a 24 anos - Itapoá - SC - 2010**

- Não frequenta (74,99%)
- Frequentando o curso superior (11,48%)
- Frequentando o fundamental (0,26%)
- Frequentando o ensino médio (7,27%)
- Outros (6,00%)

Fonte: Pnud, Ipea e FJP

## População Adulta

A escolaridade da população adulta é importante indicador de acesso a conhecimento e também compõe o IDHM Educação.

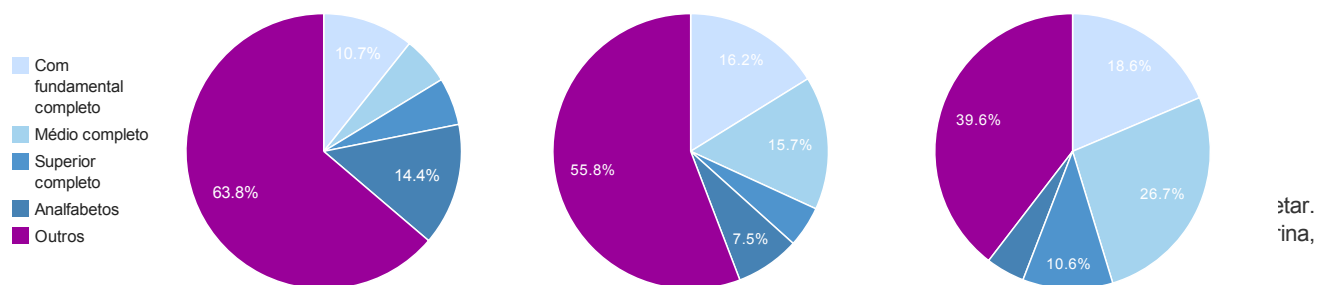
Em 2010, 59,53% da população de 18 anos ou mais de idade tinha completado o ensino fundamental e 38,77% o ensino médio. Em Santa Catarina, 58,87% e 40,41% respectivamente. Esse indicador carrega uma grande inércia, em função do peso das gerações mais antigas e de menos escolaridade.

A taxa de analfabetismo da população de 18 anos ou mais diminuiu 8,73% nas últimas duas décadas.

**Escolaridade da população  
de 25 anos ou mais - 1991**

**Escolaridade da população  
de 25 anos ou mais - 2000**

**Escolaridade da população  
de 25 anos ou mais - 2010**



## Renda

A renda per capita média de Itapoá cresceu 140,46% nas últimas duas décadas, passando de R\$329,89 em 1991 para R\$604,97 em 2000 e R\$793,24 em 2010. A taxa média anual de crescimento foi de 83,39% no primeiro período e 31,12% no segundo. A extrema pobreza (medida pela proporção de pessoas com renda domiciliar per capita inferior a R\$ 70,00, em reais de agosto de 2010) passou de 11,55% em 1991 para 8,50% em 2000 e para 1,10% em 2010.

A desigualdade diminuiu: o Índice de Gini passou de 0,55 em 1991 para 0,64 em 2000 e para 0,47 em 2010.

### O que é Índice de Gini?

É um instrumento usado para medir o grau de concentração de renda. Ele aponta a diferença entre os rendimentos dos mais pobres e dos mais ricos. Numericamente, varia de 0 a 1, sendo que 0 representa a situação de total igualdade, ou seja, todos têm a mesma renda, e o valor 1 significa completa desigualdade de renda, ou seja, se uma só pessoa detém toda a renda do lugar.

### Renda, Pobreza e Desigualdade - Itapoá - SC

	1991	2000	2010
Renda per capita	329,89	604,97	793,24
% de extremamente pobres	11,55	8,50	1,10
% de pobres	38,47	21,04	5,51
Índice de Gini	0,55	0,64	0,47

Fonte: Pnud, Ipea e FJP

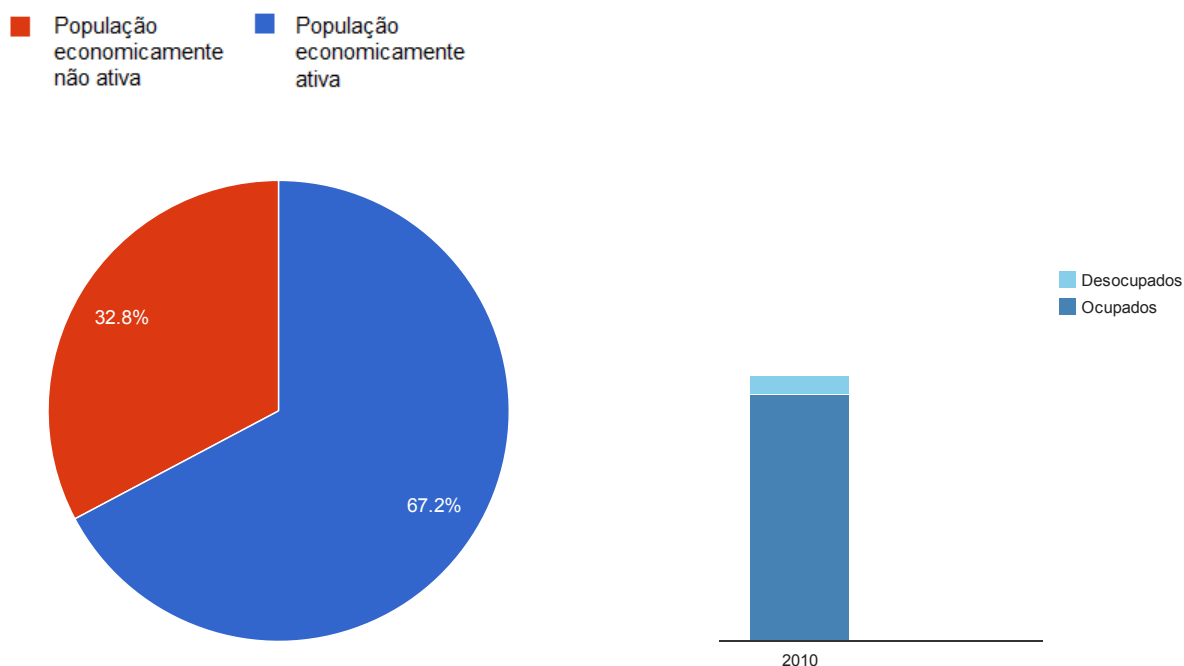
### Porcentagem da Renda Apropriada por Estratos da População - Itapoá - SC

	1991	2000	2010
20% mais pobres	3,54	2,51	4,59
40% mais pobres	10,40	8,07	13,61
60% mais pobres	21,49	16,99	27,04
80% mais pobres	39,68	32,42	47,50
20% mais ricos	60,32	67,58	52,50

Fonte: Pnud, Ipea e FJP

## Trabalho

## Taxa de Atividade e de Desocupação 18 anos ou mais - 2010



Fonte: Pnud, Ipea e FJP

Entre 2000 e 2010, a **taxa de atividade** da população de 18 anos ou mais (ou seja, o percentual dessa população que era economicamente ativa) passou de 64,05% em 2000 para 67,24% em 2010. Ao mesmo tempo, sua **taxa de desocupação** (ou seja, o percentual da população economicamente ativa que estava desocupada) passou de 16,34% em 2000 para 4,84% em 2010.

## Ocupação da população de 18 anos ou mais - Itapoá - SC

	2000	2010
Taxa de atividade - 18 anos ou mais	64,05	67,24
Taxa de desocupação - 18 anos ou mais	16,34	4,84
Grau de formalização dos ocupados - 18 anos ou mais	34,91	54,31
<b>Nível educacional dos ocupados</b>		
% dos ocupados com fundamental completo - 18 anos ou mais	43,11	65,20
% dos ocupados com médio completo - 18 anos ou mais	24,39	42,46
<b>Rendimento médio</b>		
% dos ocupados com rendimento de até 1 s.m. - 18 anos ou mais	38,82	21,55
% dos ocupados com rendimento de até 2 s.m. - 18 anos ou mais	76,87	69,58

Fonte: Pnud, Ipea e FJP

Em 2010, das pessoas ocupadas na faixa etária de 18 anos ou mais, 8,93% trabalhavam no setor agropecuário, 0,00% na indústria extrativa, 6,44% na indústria de transformação, 22,17% no setor de construção, 1,73% nos setores de utilidade pública, 16,19% no comércio e 43,47% no setor de serviços.

## Habitação

## Indicadores de Habitação - Itapoá - SC

	1991	2000	2010
% da população em domicílios com água encanada	76,46	91,91	97,35
% da população em domicílios com energia elétrica	82,16	96,93	99,50

% da população em domicílios com coleta de lixo *Somente para população urbana	47,62	95,07	99,37
--	-------	-------	-------

Fonte: Pnud, Ipea e FJP

# Vulnerabilidade social

## Vulnerabilidade Social - Itapoá - SC

<b>Crianças e Jovens</b>	<b>1991</b>	<b>2000</b>	<b>2010</b>
Mortalidade infantil	28,15	21,70	10,40
% de crianças de 4 a 5 anos fora da escola	-	43,25	12,81
% de crianças de 6 a 14 anos fora da escola	31,88	4,21	1,35
% de pessoas de 15 a 24 anos que não estudam nem trabalham e são vulneráveis à pobreza	-	20,70	5,86
% de mulheres de 10 a 14 anos que tiveram filhos	0,00	0,00	0,00
% de mulheres de 15 a 17 anos que tiveram filhos	2,83	7,53	10,77
Taxa de atividade - 10 a 14 anos	-	13,47	7,73
<b>Família</b>			
% de mães chefes de família sem fundamental completo e com filhos menores de 15 anos	9,07	18,71	18,94
% de pessoas em domicílios vulneráveis à pobreza e dependentes de idosos	3,49	2,03	1,20
% de crianças extremamente pobres	15,56	13,40	2,01
<b>Trabalho e Renda</b>			
% de vulneráveis à pobreza	64,39	48,30	18,00
% de pessoas de 18 anos ou mais sem fundamental completo e em ocupação informal	-	54,11	31,31
<b>Condição de Moradia</b>			
% de pessoas em domicílios com abastecimento de água e esgotamento sanitário inadequados	1,59	1,96	0,38

Fonte: Pnud, Ipea e FJP

### Acompanhe as novidades



Perguntas frequentes

### Realização



## **Anexo V – IFDM de Itapoá (2011) e análise especial para SC**



## Análise Especial IFDM 2011: Santa Catarina

O **Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal (IFDM)** foi criado em 2008 tendo em vista a necessidade de se monitorar o desenvolvimento socioeconômico dos municípios brasileiros. Sob a ótica das três áreas fundamentais ao desenvolvimento humano: **Educação, Saúde e Emprego & Renda**, o IFDM possui periodicidade anual, recorte municipal e abrange os 5.565 municípios brasileiros, utilizando exclusivamente estatísticas públicas oficiais. A leitura dos resultados é bastante simples: o índice varia de 0 a 1, sendo que, quanto mais próximo de 1, maior o desenvolvimento da localidade.

Nesta edição, a metodologia do IFDM foi aprimorada para captar os novos desafios do desenvolvimento brasileiro. O principal incremento foi situar o Brasil no mundo. A nova metodologia buscou padrões de desenvolvimento encontrados em países mais avançados, utilizando-os como referência para os indicadores nacionais. Outro ponto importante foi a atualização de metas e parâmetros nacionais. Neste caso, o ano de referência deixou de ser 2000 e passou a ser 2010.

Entre as áreas de desenvolvimento, a **Saúde** ganhou um novo componente: Internações Sensíveis à Atenção Básica. Este indicador acompanha as internações hospitalares que poderiam ter sido evitadas caso os serviços de atenção básica de saúde tivessem sido efetivos - anemia, hipertensão ou diabetes são exemplos nesse sentido. Além disso, foram incorporados parâmetros internacionais para as taxas de óbitos infantis, bem como aumentadas as exigências quanto ao atendimento às gestantes e à identificação de óbitos.

Em **Emprego&Renda** foram introduzidos dois novos conceitos: desigualdade e grau de formalização do mercado de trabalho local. O primeiro incorpora ao cálculo do IFDM o tradicional índice de Gini, medido a partir da remuneração dos trabalhadores com carteira assinada. Dessa forma, é possível avaliar a concentração da renda gerada no mercado de trabalho local. O segundo conceito procura medir a capacidade do município de absorver a população local, através da relação entre o estoque de trabalhadores com carteira assinada e a população em idade ativa. Além disso, a variável salário foi substituída pela massa salarial, de forma a captar a relevância econômica do município e, portanto, seu potencial de servir como vetor de desenvolvimento para outros municípios.

No IFDM **Educação** não houve inclusão de variáveis, mas sim atualização dos parâmetros de desenvolvimento, que passaram a se basear no ano 2010, em metas de governo e em padrões internacionais. Dessa forma, foram reforçadas as exigências quanto à formação de professores e ao atendimento em creches e pré-escolas, bem como às taxas de abandono e de distorção idade série.

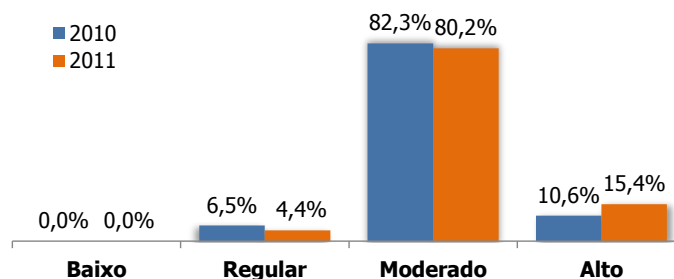
Quadro-Resumo dos Componentes do IFDM

IFDM		
Emprego&Renda	Educação	Saúde
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geração de emprego formal</li> <li>▪ Absorção da mão de obra local</li> <li>▪ Geração de Renda formal</li> <li>▪ Salários médios do emprego formal</li> <li>▪ Desigualdade</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Matrículas na educação infantil</li> <li>▪ Abandono no ensino fundamental</li> <li>▪ Distorção idade-série no ensino fundamental</li> <li>▪ Docentes com ensino superior no ensino fundamental</li> <li>▪ Média de horas aula diárias no ensino fundamental</li> <li>▪ Resultado do IDEB no ensino fundamental</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Número de consultas pré-natal</li> <li>▪ Óbitos por causas mal-definidas</li> <li>▪ Óbitos infantis por causas evitáveis</li> <li>▪ Internação sensível à atenção básica (ISAB)</li> </ul>



Em 2011, os municípios de Santa Catarina apresentaram um quadro socioeconômico favorável em relação à maioria do Brasil: 280 dos seus 293 municípios (95,6%) apresentaram IFDM moderado ou alto (pontuação superior a 0,6 pontos), frente a 60,7% observados em nível nacional. O gráfico ao lado indica que a proporção de municípios bem avaliados no IFDM aumentou frente a 2010, quando havia alcançado 92,9%. Essa movimentação foi possível graças ao avanço observado no IFDM de 69,6% das cidades catarinenses. Além disso, 64 ocuparam uma posição entre os 500 maiores IFDMs do país, com nove no Top 100 nacional.

**Distribuição dos Municípios por Grau de Desenvolvimento**



Entre as áreas de desenvolvimento, na **Educação** no estado de Santa Catarina teve 157 cidades (53,6%) com classificação de alto desenvolvimento no *IFDM Educação* em 2011, enquanto as 136 restantes (46,4%) apresentaram desempenho moderado – nenhum município catarinense apresentou desempenho baixo ou mesmo regular nessa vertente. Na comparação com a medição anterior, 86,7% dos municípios registraram crescimento no indicador de Educação, principalmente por conta da redução das taxas de distorção idade-série e maiores notas no IDEB. Vale mencionar que o avanço quase generalizado fez com que os dois únicos municípios com conceito regular em 2010 (Paulo Lopes e Timbó Grande) alcançassem o desenvolvimento moderado (IFDM entre 0,6 e 0,8 pontos) em 2011.

Na vertente **Saúde**, 151 municípios (51,5%) apresentam *IFDM Saúde* alto, 119 (40,6%) registram desempenho moderado e apenas 23 (7,8%) desempenho regular. Na comparação com 2010, 197 cidades (67,2%) avançaram no *IFDM Saúde*, devido, sobretudo, a avanços no acompanhamento pré-natal e à melhor identificação das causas dos óbitos<sup>1</sup>. Com isso, a parcela de municípios com alto desenvolvimento nessa área se ampliou de 45,4% para 51,5% do estado. Vale mencionar que sete municípios do estado encontram-se entre os 100 melhores do país nesta vertente.

Na dimensão **Emprego&Renda**, 9 cidades (3,1%) apresentaram classificação alta, 135 (46,1%) classificação moderada, 125 (42,7%) classificação regular e 24 (8,4%) classificação baixa, única vertente que apresentou municípios com esta última classificação. Dessa forma, o percentual de municípios catarinenses com *IFDM Emprego&Renda* superior a 0,6 pontos foi de 49,1%, a maior entre os estados. Diante de um quadro de desaceleração da atividade econômica, houve retração da vertente em 50,5% municípios frente a 2010.

Para conquistar uma posição entre os **10 melhores IFDMs** de Santa Catarina, os municípios apresentaram grau de desenvolvimento ao menos moderado na vertente Emprego&Renda e alto nos componentes Saúde e Educação. Além disso, nove municípios registraram crescimento no IFDM Educação, cinco no IFDM Saúde e seis no IFDM Emprego&Renda. Os quatro primeiros colocados do estado se mantiveram no topo do ranking estadual ao combinarem alto desenvolvimento nas três vertentes analisadas, à exceção de Maravilha que apresentou conceito moderado na vertente Emprego&Renda. Merece destaque o município de Itajaí que, com o maior crescimento do ranking, passou da 10ª posição para a 5ª colocação com crescimento nas três vertentes. Vale mencionar os municípios que passaram a fazer parte desse seleto grupo: Tubarão e São

<sup>1</sup> Em 2011, 57% dos municípios apresentaram crescimento no Percentual de sete ou mais Consultas Pré-Natais por Nascidos Vivos. Já o percentual de Óbitos por causas mal definidas em relação ao total de óbitos apresentou melhoria em 62,8% das cidades catarinenses.

Bento do Sul, com o crescimento em Educação, e Joinville, devido ao avanço em Saúde. Já as cidades de Rio do Sul e Brusque foram as únicas que apresentaram redução em seu índice, recuando assim uma posição.

**Tabela 1: 10 maiores IFDMs do estado em 2011**

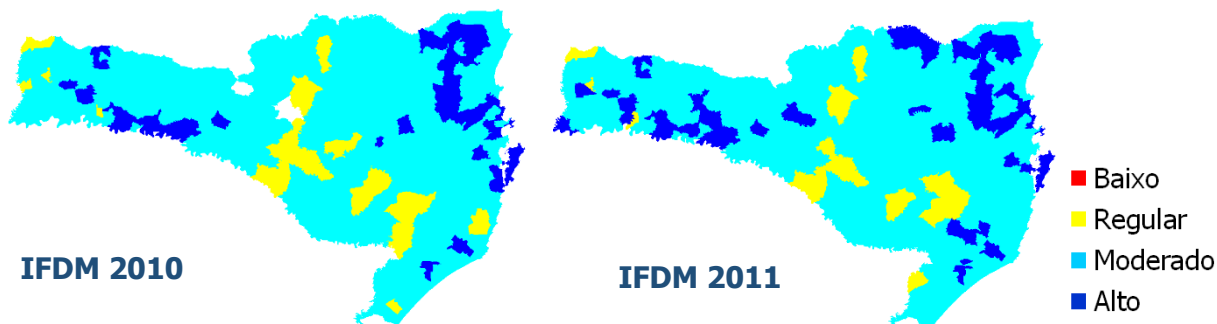
Ranking SC		Municípios	IFDM			Emprego & Renda		Educação		Saúde	
2010	2011		2010	2011	Var. (%)	2010	2011	2010	2011	2010	2011
1º	1º	Concórdia	0,8719	0,8849	1,5%	0,8414	0,8164	0,8665	0,9078	0,9078	0,9304
2º	2º	Chapecó	0,8680	0,8766	1,0%	0,8525	0,8408	0,8340	0,8651	0,9175	0,9240
3º	3º	Balneário Camboriú	0,8631	0,8723	1,1%	0,8367	0,8381	0,7921	0,8295	0,9607	0,9493
4º	4º	Maravilha	0,8574	0,8653	0,9%	0,7494	0,7546	0,8751	0,8993	0,9478	0,9419
10º	5º	Itajaí	0,8358	0,8638	3,4%	0,7864	0,8335	0,8005	0,8316	0,9206	0,9263
15º	6º	Tubarão	0,8265	0,8455	2,3%	0,7852	0,7970	0,8054	0,8616	0,8890	0,8780
6º	7º	Rio do Sul	0,8484	0,8426	-0,7%	0,7923	0,7812	0,8739	0,8503	0,8789	0,8962
17º	8º	Joinville	0,8227	0,8419	2,3%	0,7767	0,7838	0,8208	0,8435	0,8706	0,8984
8º	9º	Brusque	0,8472	0,8410	-0,7%	0,8134	0,7553	0,8143	0,8559	0,9139	0,9118
12º	10º	São Bento do Sul	0,8355	0,8400	0,5%	0,7727	0,7819	0,8469	0,8749	0,8869	0,8634

Na outra ponta do ranking estadual, entre os **10 menores IFDMs** de Santa Catarina, a vertente mais frágil é o IFDM Emprego&Renda, haja vista que nove das dez cidades apresentaram baixo desenvolvimento nessa vertente. Na comparação com o ano anterior, cinco cidades permaneceram nesse grupo: Urubici, Dionísio Cerqueira, Lebon Régis, Bela Vista do Toldo e Cerro Negro. Barra Bonita foi a única que apresentou redução nas três áreas analisadas, ao passo que Dionísio Cerqueira e Bela Vista do Toldo registraram aumento nas três. Já o município de Águas de Chapecó entrou nesse grupo por conta do recuo na vertente de Emprego&Renda, apesar de possuir alto desenvolvimento em Saúde.

**Tabela 2: 10 menores IFDMs do estado em 2011**

Ranking SC		Municípios	IFDM			Emprego & Renda		Educação		Saúde	
2010	2011		2010	2011	Var. (%)	2010	2011	2010	2011	2010	2011
205º	284º	Águas de Chapecó	0,6659	0,5937	-10,8%	0,3873	0,1561	0,7457	0,7593	0,8646	0,8656
277º	285º	Anita Garibaldi	0,5923	0,5873	-0,8%	0,4471	0,4327	0,7399	0,7849	0,5899	0,5443
282º	286º	Painel	0,5780	0,5867	1,5%	0,4661	0,4698	0,7100	0,7485	0,5580	0,5418
284º	287º	Urubici	0,5759	0,5860	1,8%	0,5234	0,4464	0,6990	0,7665	0,5052	0,5451
289º	288º	Dionísio Cerqueira	0,5486	0,5806	5,8%	0,4418	0,4818	0,7176	0,7468	0,4865	0,5131
274º	289º	Barra Bonita	0,5969	0,5789	-3,0%	0,4426	0,4354	0,7427	0,7251	0,6055	0,5761
286º	290º	Lebon Régis	0,5566	0,5688	2,2%	0,5463	0,5031	0,6891	0,7092	0,4343	0,4941
278º	291º	São José do Cerrito	0,5858	0,5685	-3,0%	0,3733	0,4259	0,7383	0,7313	0,6459	0,5484
290º	292º	Bela Vista do Toldo	0,5431	0,5679	4,6%	0,4057	0,4254	0,7491	0,7823	0,4744	0,4960
291º	293º	Cerro Negro	0,5419	0,5488	1,3%	0,3250	0,3625	0,6596	0,6291	0,6412	0,6549

As imagens geograficamente referenciadas ilustram os níveis de desenvolvimento encontrados no estado de Santa Catarina nos anos de 2010 e 2011. Na comparação das imagens observa-se o surgimento de mais alguns pontos azuis escuros, que indicam alto desenvolvimento, assim como a redução dos municípios em amarelo e azul claro, representativos de desenvolvimento regular e moderado, respectivamente. Além disso, inexistência da cor vermelha, utilizada para municípios com baixo desenvolvimento.



**EXPEDIENTE:** Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN) - Av. Graça Aranha, 01 CEP: 20030-002 - Rio de Janeiro. **Presidente:** Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira; **Vice-Presidente Executivo:** Augusto Franco Alencar; **Diretora de Desenvolvimento Econômico:** Luciana de Sá; **Gerente de Economia e Estatística:** Guilherme Mercês; **Equipe:** Tatiana Sanchez, Marcelo Nicoll, Jonathas Goulart, João Alter, Marcio Afonso, Carolina Neder, William Figueiredo, Alexandre Gomes, Nayara Freire, Davidson Nascimento. Sugestões e Informações: (21) 2563-4289, e-mail: [economia@firjan.org.br](mailto:economia@firjan.org.br). Visite nossa página na internet: [www.firjan.org.br/ifdm](http://www.firjan.org.br/ifdm)



INFORMA, FORMA, TRANSFORMA.

ECONOMIA E ESTATÍSTICA | COMPETITIVIDADE E INVESTIMENTOS



CONSULTA AO ÍNDICE

DOWNLOADS

DESTAQUES

Pesquisa

Descubra o IFDM de seu município:

Santa Catarina  
 Itapoá  
 IFDM - consolidado  
 Edição 2014 – Ano-base 2011

CONSULTAR

Localização

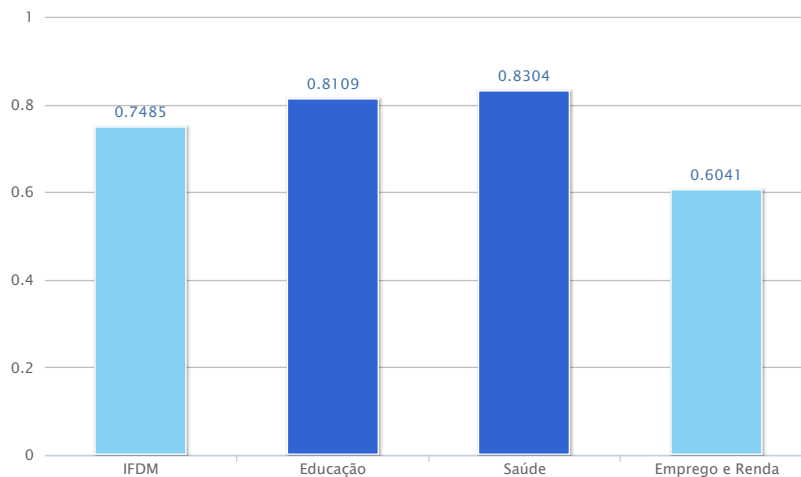


Itapoá - SC : (Ano 2011): IFDM 0.7485

IFDM E INDICADORES

ITAPOÁ - SC (2011)

IFDM E ÁREAS DE DESENVOLVIMENTO



- Alto desenvolvimento (superiores a 0,8 pontos)
- Desenvolvimento moderado (entre 0,6 e 0,8 pontos)
- Desenvolvimento regular (entre 0,4 e 0,6 pontos)
- Baixo desenvolvimento (inferiores a 0,4 pontos)



Você tem alguma dúvida ou sugestão sobre o IFDM?

Envie um e-mail para: [economia@firjan.org.br](mailto:economia@firjan.org.br)

RANKING

IFDM CONSOLIDADO : ITAPOÁ (2011)

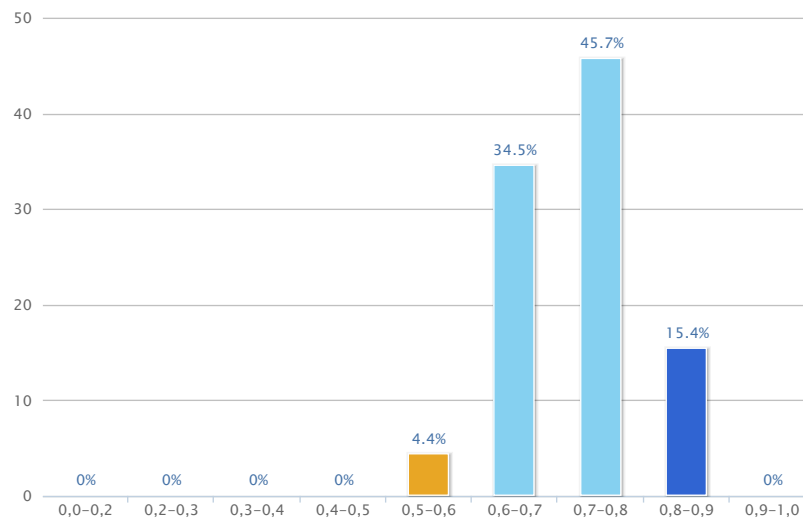
POSIÇÃO DO MUNICÍPIO NO RANKING DO IFDM - Consolidado

Nacional	Estadual	IFDM Consolidado	UF	Município
885°	109°	0.7485	SC	Itapoá
888°	110°	0.7484	SC	Três Barras
889°	111°	0.7483	SC	Nova Erechim
911°	112°	0.7468	SC	Sangão
931°	113°	0.7455	SC	Garopaba
933°	114°	0.7455	SC	Gaspar
941°	115°	0.7449	SC	Rio Fortuna
953°	116°	0.7435	SC	Fraiburgo
960°	117°	0.7430	SC	Santo Amaro da Imperatriz
963°	118°	0.7429	SC	Serra Alta

PANORAMA ESTADUAL

IFDM CONSOLIDADO : SANTA CATARINA (2011)

DISTRIBUIÇÃO DOS MUNICÍPIOS POR INTERVALOS DE DESENVOLVIMENTO



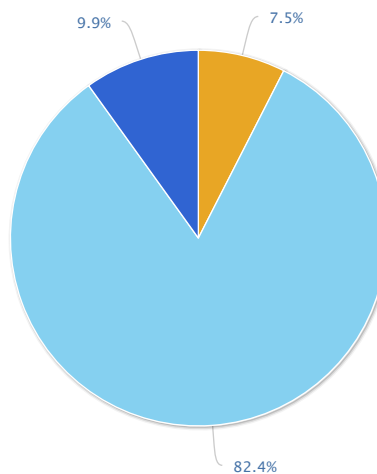
**Itapoá**  
0.7485

- Alto desenvolvimento (superiores a 0,8 pontos)
- Desenvolvimento moderado (entre 0,6 e 0,8 pontos) Itapoá - SC
- Desenvolvimento regular (entre 0,4 e 0,6 pontos)
- Baixo desenvolvimento (inferiores a 0,4 pontos)

PANORAMA REGIONAL

IFDM CONSOLIDADO : REGIÃO SUL (2011)

DISTRIBUIÇÃO DOS NÍVEIS DE DESENVOLVIMENTO POR REGIÃO



- Alto desenvolvimento (superiores a 0,8 pontos)
- Desenvolvimento moderado (entre 0,6 e 0,8 pontos) Itapoá - SC
- Desenvolvimento regular (entre 0,4 e 0,6 pontos)
- Baixo desenvolvimento (inferiores a 0,4 pontos)

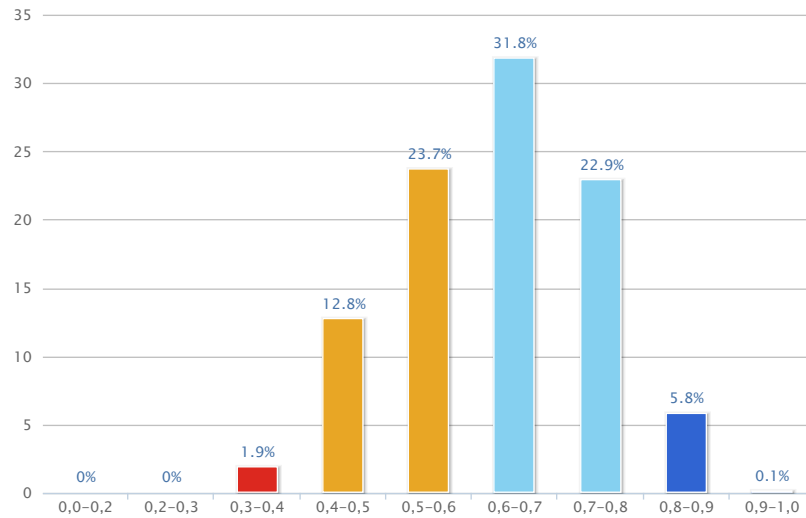
Dados do IFDM Consolidado não disponíveis para 2 (0.17%) municípios da Região.

Passa o mouse sobre o gráfico para mais informações.

PANORAMA BRASIL

IFDM CONSOLIDADO (2011)

DISTRIBUIÇÃO DOS MUNICÍPIOS POR INTERVALOS DE DESENVOLVIMENTO



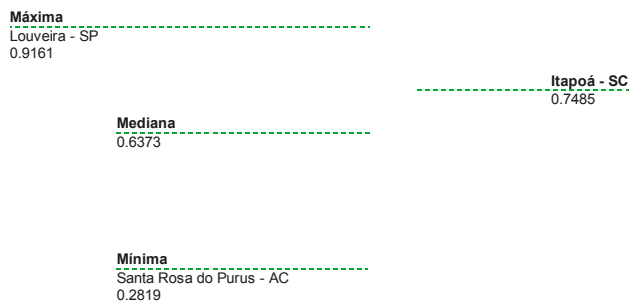
**Itapoá**  
0.7485

- **Alto desenvolvimento** (superiores a 0,8 pontos)
- **Desenvolvimento moderado** (entre 0,6 e 0,8 pontos)  
Itapoá - SC
- **Desenvolvimento regular** (entre 0,4 e 0,6 pontos)
- **Baixo desenvolvimento** (inferiores a 0,4 pontos)

**MÁXIMO, MÍNIMO E MEDIANA**

IFDM CONSOLIDADO (2011)

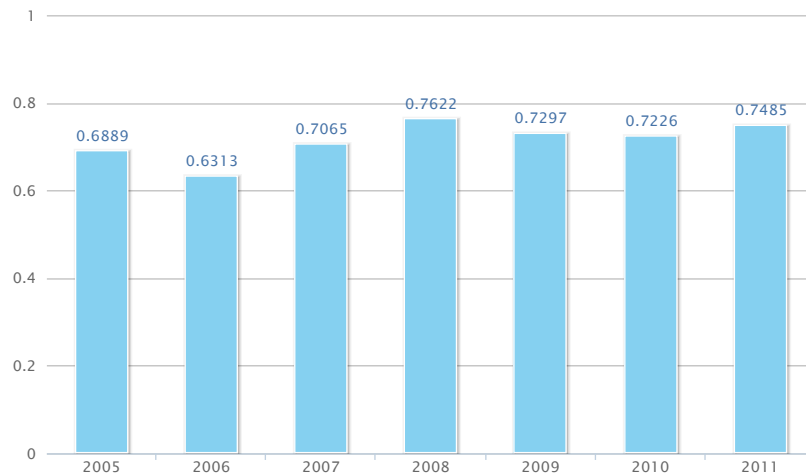
**SITUAÇÃO RELATIVA DO MUNICÍPIO**

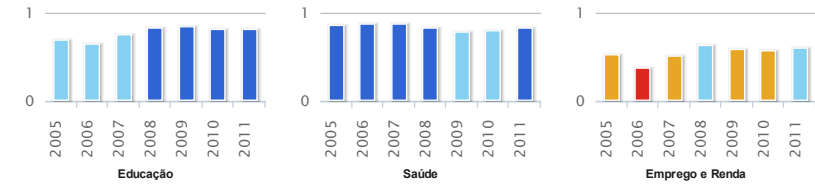


- **Alto desenvolvimento** (superiores a 0,8 pontos)
- **Desenvolvimento moderado** (entre 0,6 e 0,8 pontos)  
Itapoá - SC
- **Desenvolvimento regular** (entre 0,4 e 0,6 pontos)
- **Baixo desenvolvimento** (inferiores a 0,4 pontos)

**EVOLUÇÃO ANUAL - DE 2005 A 2011**

IFDM CONSOLIDADO : ITAPOÁ - SC





- Alto desenvolvimento (superiores a 0,8 pontos)
- Desenvolvimento moderado (entre 0,6 e 0,8 pontos)
- Desenvolvimento regular (entre 0,4 e 0,6 pontos)
- Baixo desenvolvimento (inferiores a 0,4 pontos)

Passa o mouse sobre o gráfico para mais informações.



INFORMA, FORMA, TRANSFORMA.

## **Anexo VI – Contrato municipal de compra de vale escolar (2014)**







**Prefeitura Municipal de Itapoá / SC**  
**Secretaria de Administração e Finanças – Licitações e Contratos**  
Av. 1590, nº 430 – Balneário Itapoá – 89249-000 Itapoá (SC) - CNPJ 81.140.303/0001-01



**CONTRATO ADMINISTRATIVO N.º 11/2014.**

Pelo presente instrumento particular que entre si celebram, de um lado, o **MUNICÍPIO DE ITAPOÁ**, inscrito no CNPJ sob N.º 81.140.303/0001-01, com sede a Rua Perpétuo Socorro n.º 430, neste Município, aqui denominado **CONTRATANTE**, neste ato representado pela Secretaria de Educação através da Secretária de Educação, a Sra. **TEREZINHA FÁVARO SILVEIRA**, portadora do CI. RG nº 2090978 SSP/PR e do CNPF/MF nº 355.669.909-59 e pelo Prefeito Municipal, Sr. **SÉRGIO FERREIRA DE AGUIAR**, brasileiro, casado, portador do RG nº 873994 SSP/PR e CNPF/MF nº 230944279-87, residente e domiciliado à Estrada José Alves, nesta cidade, e, de outro lado, a empresa **TRANSITA TRANSPORTES ITAPOÁ TURISMO E ALUGUEL LTDA.**, com sede na Rua Falcão, 452, na cidade de Caraguatatuba/SP, inscrita n.º CNPJ/MF sob n.º. 04.632.523/0001-01, com filial a Avenida José Pacheco da Silva, s/n, Itapema do Norte, município de Itapoá/SC, representada neste ato por seu sócio-gerente **GILVAN FERREIRA DA SILVA**, portador do CNPF/MF sob n.º 103.259.588-40 e CI.RG sob n.º 20765936, denominada **CONTRATADA**, ajustam a aquisição de passes escolares em conformidade com a modalidade de licitação **INEXIGIBILIDADE Nº 02/2014, PROCESSO N.º 29/2014**, e com a Lei 8.666/93, alterada pela Lei 8.883/94 e Lei 9.648/98 e pelas especificações e condições contidas nas cláusulas que seguem:

**CLÁUSULA PRIMEIRA: DO OBJETO**

Aquisição de até 5.436 (cinco mil quatrocentos e trinta e seis) passes escolares diários, para o transporte de até 2.718 (dois mil setecentos e dezoito) alunos, atendendo a 102 (cento e dois) dias letivos.

**CLÁUSULA SEGUNDA: DOS PRAZOS**

Os serviços objeto deste contrato deverão ser fornecidos no período de 17 de março de 2014 até 18 de julho de 2014.

**CLÁUSULA TERCEIRA: DO PREÇO**

3.1. O valor deste contrato para efeitos financeiros, fiscais e orçamentários totaliza R\$ 809.529,12 (oitocentos e nove mil quinhentos e vinte e nove reais e doze centavos) sendo unidade do passe escolar no valor de R\$ 1,46 (um real e quarenta e seis centavos).

3.2. Os preços serão fixos e irredutíveis no período de vigência do contrato.

**CLÁUSULA QUARTA: DAS CONDIÇÕES E FORMA DE PAGAMENTO**

4.1. O pagamento será efetuado até o dia 10 (dez) de cada mês seguinte ao vencimento, devendo a respectiva fatura ser encaminhada no 1º (primeiro) dia útil do mês seguinte ao vencimento.

4.2. Em hipótese alguma será efetuado pagamento antecipado.

**CLÁUSULA QUINTA: DOS RECURSOS PARA ATENDER ÀS DESPESAS**

5.1. As despesas decorrentes do presente contrato correrão pelas dotações orçamentárias, contas:

- o Fundo Municipal de Educação - Código: 12, Órgão: 13, Unidade: 01, Função: 12, Subfunção: 361, Projeto Atividade: 2094, FR: 10100, Subelemento: 33903999;
- o Fundo Municipal de Educação - Código: 34, Órgão: 13, Unidade: 02, Função: 12, Subfunção: 365, Projeto Atividade: 2100, FR: 10100, Subelemento: 33903999;
- o Fundo Municipal de Educação - Código: 45, Órgão: 13, Unidade: 03, Função: 12, Subfunção: 366, Projeto Atividade: 2105, FR: 10100, Subelemento: 33903999;
- o Fundo Municipal de Educação - Código: 53, Órgão: 13, Unidade: 04, Função: 12, Subfunção: 362, Projeto Atividade: 2109, FR: 10000, Subelemento: 33903999;
- o Fundo Municipal de Educação - Código: 14, Órgão: 13, Unidade: 01, Função: 12, Subfunção: 361, Projeto Atividade: 2094, FR: 26102, Subelemento: 33903999;
- o Fundo Municipal de Educação - Código: 55, Órgão: 13, Unidade: 04, Função: 12, Subfunção: 362, Projeto Atividade: 2109, FR: 26102, Subelemento: 33903999;

**CLÁUSULA SEXTA: DAS RESPONSABILIDADES**

6.1. A **CONTRATADA** é responsável direta pela execução do objeto deste contrato, respondendo civil e criminalmente por todos os danos e prejuízos que venha, direta ou indiretamente provocar ou causar para a **CONTRATANTE** ou para terceiros.

*[Handwritten signatures and initials]*



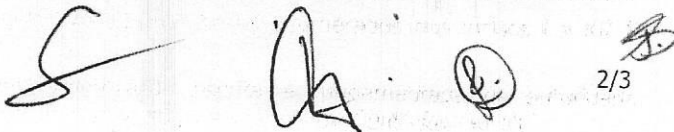
- 6.2. A **CONTRATADA** é também responsável por quaisquer diferenças, erros e omissões na execução dos serviços.
- 6.3. Não existirá qualquer vínculo contratual entre as eventuais subcontratadas e a **CONTRATANTE**, perante a qual a única responsável pelo cumprimento de contrato, será sempre a **CONTRATADA**.
- 6.4. Somente poderá celebrar contrato ou instrumento equivalente com o Município de Itapoá, a adjudicatária **CONTRATADA** que, nos termos do parágrafo 3º do Art. 195 da Constituição Federal, comprove até a data da contratação, estar regular perante a Previdência Social e ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço, mediante, respectivamente, a apresentação, em original ou cópia autenticada, da Certidão Negativa de Débito – CND e do CRF/FGTS, em vigor.

#### CLÁUSULA SÉTIMA: DAS PENALIDADES

- 7.1. O descumprimento da obrigação pela **CONTRATADA**, em especial quanto à prestação dos serviços pactuados na Cláusula Primeira, a obrigará ao pagamento da multa correspondente a 10% (dez por cento) sobre o valor do contrato, independente do tempo decorrido do ajuste, ficando ainda ressalvado o direito da **CONTRATANTE** em descontar do valor mensal devido, o valor proporcional aos dias em que a **CONTRATADA** eventualmente não tenha cumprido a sua prestação.
- 7.2. As eventuais multas aplicadas não eximem a **CONTRATADA** da reparação de possíveis danos, perdas ou prejuízos que os seus atos venham a acarretar, nem impedem a declaração de rescisão do pacto em apreço.
- 7.3. Os valores pertinentes às multas aplicadas serão descontados dos créditos a que a **CONTRATADA** tiver direito.
- 7.4. A não assinatura do contrato, por parte da **CONTRATADA** por qualquer motivo, dentro do prazo fixado, implicará em eliminação, além da incidência de multa de 2,0% (dois por cento) do valor estimado do contrato, sem prejuízo das demais sanções previstas no art. 81, da Lei 8.666/93.
- 7.5. A **CONTRATANTE** através da Secretaria de Administração e Finanças da Prefeitura Municipal de Itapoá, convocará a licitante vencedora para assinar o Contrato, no prazo de 5 (cinco) dias úteis a contar do recebimento da convocação, sob pena de decair do direito a contratação, sem prejuízo das sanções previstas no artigo 81, da Lei 8.666/93;
- 7.6. A recusa injustificada da adjudicatária em assinar o Contrato, conforme estabelecido no sub-item anterior, caracteriza o descumprimento total da obrigação assumida, sujeitando-o às penalidades a que se refere a Lei 8.666/93;
- 7.7. Compete a **CONTRANTE** efetuar os pagamentos devidos a **CONTRATADA** de forma regular, mas se incorrer em atrasos fica estipulada a multa de 1,0% (um por cento) se exceder o prazo fixado, calculado sobre a fatura mensal do período.
- 7.8. A correção monetária será pelo **INPC (IBGE)**, ou por outro índice oficial que venha a substituí-lo em caso de extinção.

#### CLÁUSULA OITAVA: DA RESCISÃO E ALTERAÇÃO CONTRATUAL

- 8.1. A rescisão contratual pode ser:
- Determinada por ato unilateral e escrito da **CONTRATANTE**, nos casos enumerados nos incisos I a XII E XVIII do art.78 da Lei 8.666/93.
  - Amigável, por acordo entre as partes, mediante autorização escrita e fundamentada da autoridade competente, reduzida a termo no processo licitatório, desde que haja conveniência da **CONTRATANTE**.
- 8.2. A inexecução total ou parcial deste contrato, além de ocasionar a aplicação das penalidades anteriormente enunciadas, ensejará também a sua rescisão, desde que ocorram quaisquer motivos enumerados no art. 78 e acarretará também as conseqüências previstas no art. 80, incisos I a IV, ambos da Lei 8.666/93, além da:
- 8.2.1. A aplicação de pena de suspensão do direito de licitar com a **CONTRATANTE** e seus órgãos descentralizados, pelo prazo de até 2 (dois) anos;
- 8.2.2. Declaração de inidoneidade quando a **CONTRATADA**, sem justa causa, não cumprir as obrigações assumidas, praticando falta grave, dolosa ou revestida de má-fé, a juízo da **CONTRATANTE**. A pena de inidoneidade será aplicada em despacho fundamentado, assegurado o contraditório e ampla defesa à infratora, ponderada a natureza, a







**Prefeitura Municipal de Itapoá / SC**  
**Secretaria de Administração e Finanças – Licitações e Contratos**  
Av. 1590, nº 430 – Balneário Itapoá – 89249-000 Itapoá (SC) - CNPJ 81.140.303/0001-01



gravidade da falta e a extensão do dano efetivo ou potencial.

8.3 - A alteração do contrato dar-se-á nos termos do artigo 65, seus incisos e parágrafos da Lei 8.666/93.

**CLÁUSULA NONA: DA FISCALIZAÇÃO E DO RECEBIMENTO**

O recebimento, a aceitação e a fiscalização do objeto deste contrato serão realizados pela Secretaria de Educação, através da Secretária de Educação, a Sra. **TEREZINHA FÁVARO SILVEIRA**, portadora do CNPF/MF: 355.669.909-59e C.I. RG nº 2090978 SSP/PR, ou por outro servidor responsável designado pelo Município.

9.1. A verificação e a confirmação da efetiva realização dos serviços contratados serão feitas mediante registro pelo MUNICÍPIO em boletim de inspeção de serviços, com ciência da contratada, elaborado pelo fiscal de contrato, que identificará, quando for o caso, para efeito de glosa de faturas, as irregularidades cometidas durante a entrega dos objetos.

9.2. Caso o objeto recebido não atenda as especificações estipuladas neste Contrato e no respectivo processo licitatório, ou ainda, não atenda a finalidade que dele naturalmente se espera, o órgão responsável pelo recebimento expedirá ofício à **CONTRATADA**, comunicando e justificando as razões da recusa e ainda notificando-a a sanar o problema no prazo máximo de 03 (três) dias corridos, independentemente da aplicação das penalidades cabíveis.

9.3. Decorrido o prazo estipulado na notificação, sem que tenha sido sanado o problema, o órgão solicitante dará ciência à Procuradoria Jurídica Municipal, através de Comunicação Interna – C.I, a fim de que se proceda a devida instauração procedimental, de acordo com as normas contidas na Lei 8.666/93 e alterações, para aplicação das penalidades previstas neste edital e no presente contrato.

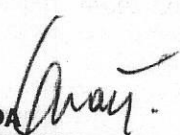
**CLÁUSULA DÉCIMA: DO FORO**

Para dirimir questões decorrentes deste contrato, fica eleito o foro da Comarca de Itapoá, com renúncia expressa a qualquer outro por mais privilegiado que seja ou venha a se tornar.

E, por estarem assim justos e contratados, assinam o presente instrumento, em 02 (duas) vias de igual teor e forma, na presença das testemunhas abaixo subscritas.

Itapoá, 21 de março de 2014.

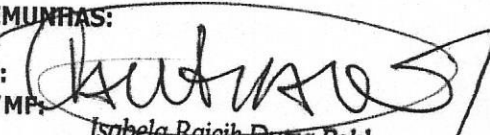
  
**SÉRGIO FERREIRA DE AGUIAR**  
MUNICÍPIO DE ITAPOÁ  
PREFEITO MUNICIPAL

  
**CONTRATADA**  
**TRANSITA TRANSPORTES ITAPOÁ**  
**TURISMO E ALUGUEL LTDA**  
**GILVAN FERREIRA DA SILVA**

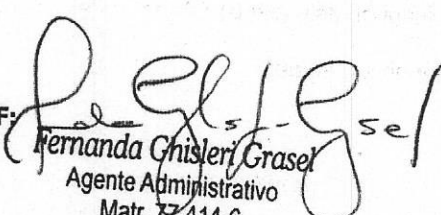
  
**TEREZINHA FÁVARO SILVEIRA**  
SECRETÁRIA DE EDUCAÇÃO

**TESTEMUNHAS:**

**NOME:**  
**CNPF/MF:**

  
**Isabela Raieik Dutra Pohl**  
Licitações e Contratos  
CPF 064.165.339-52

**NOME:**  
**CNPF/MF:**

  
**Fernanda Ghisleri Grasel**  
Agente Administrativo  
Matr. 77.414-6



# Prefeitura Municipal de Itapoá / SC

Secretaria de Administração e Finanças – Licitações e Contratos

Rua Mariana Michels Borges, nº201–Balneário Itapema–89249-000 Itapoá/SC-CNPJ 81.140.303/0001-01



## TERMO ADITIVO N.º 44/2014 QUE VISA PRORROGAR O CONTRATO ADMINISTRATIVO N.º 11/2014. (1º aditivo).

Pelo presente instrumento particular que, entre si, celebram de um lado o **MUNICÍPIO DE ITAPOÁ**, inscrito no CNPJ/MF sob N.º 81.140.303/0001-01, com sede a Rua Mariana Michels Borges, n.º 201, neste Município, aqui denominada **CONTRATANTE**, neste ato representado neste ato representado Secretária de Educação, a Sra. **TEREZINHA FÁVARO SILVEIRA**, portadora do CI.RG nº 2090978 SSP/PR e do CNPF/MF nº 355.669.909-59, e pelo Prefeito Municipal **SÉRGIO FERREIRA DE AGUIAR**, brasileiro, casado, portador do CI. RG nº 8.739.943 SSP/PR e CNPF/MF nº 230.944.279-87, residente e domiciliado à Estrada Jaguaruna, s/nº, neste Município de Itapoá/SC, e, de outro lado a Empresa **TRANSITA TRANSPORTES ITAPOÁ TURISMO E ALUGUEL LTDA**, com sede na Rua Falcão, 452, na cidade de Caraguatatuba/SP, inscrita n.º CNPJ/MF sob n.º. 04.632.523/0001-01, com filial a Avenida José Pacheco da Silva, s/n, Itapema do Norte, município de Itapoá/SC, representada neste ato por seu sócio-gerente **GILVAN FERREIRA DA SILVA**, portador do CNPF/MF sob n.º 103.259.588-40 e CI.RG sob n.º 20765936, ajustam o presente termo aditivo a Aquisição de até 5.436 (cinco mil quatrocentos e trinta e seis) **passes escolares diários**, para o transporte de até 2.718 (dois mil setecentos e dezoito) alunos, e em conformidade com a autorização contida no processo licitatório na modalidade **INEXIGIBILIDADE Nº 02/2014 – PROCESSO Nº 29/2014**, de acordo com a Lei 8.666/93, alterada pela Lei 8.883/94 e pelas especificações e condições contidas nas cláusulas que seguem:

### CLÁUSULA PRIMEIRA – DO PRAZO

O presente termo visa prorrogar a vigência do Contrato Administrativo n.º 11/2014, até a data de 12/12/2014 contados a partir do dia 18/07/2014, podendo ser renovado ou revogado conforme disposições da Lei nº 8.666/93, e de acordo com os interesses da Administração Pública.

### CLÁUSULA SEGUNDA – DO OBJETO

Altera cláusula primeira "Do Objeto", totalizando a quantidade de 5.436 (cinco mil quatrocentos e trinta e seis) passes escolares diários, para o transporte de até 2.718 (dois mil setecentos e dezoito) alunos; atendendo a 93 (noventa e três) dias letivos.

### CLÁUSULA TERCEIRA- DO PREÇO

Altera cláusula terceira "Do Preço", totalizando o valor de R\$ 738.100,08 (setecentos e trinta e oito mil cem reais e oito centavos), sendo a unidade do passe escolar no valor de 1,46 (um real e quarenta e seis centavos).

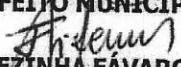
### CLÁUSULA QUARTA– DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

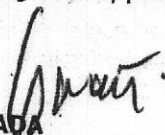
Ficam ratificadas as demais cláusulas do contrato n.º 11/2014, desde que não contrariem o que ficou convencionado no presente Termo de Aditivo.

E, por estarem assim, justos e acordados, firmam o presente Termo Aditivo ao Instrumento de **Contrato Administrativo n.º 11/2014**, em caráter de excepcionalidade, em 02 (duas) vias de igual teor, para que produzam seus jurídicos e legais efeitos, na presença de 02 (duas) testemunhas igualmente subscrita.

Itapoá/SC, 18 de julho de 2014.

  
CONTRATANTE  
MUNICÍPIO DE ITAPOÁ  
SÉRGIO FERREIRA DE AGUIAR  
PREFEITO MUNICIPAL

  
TEREZINHA FÁVARO SILVEIRA  
MUNICÍPIO DE ITAPOÁ  
SECRETÁRIA DE EDUCAÇÃO

  
CONTRATADA  
TRANSITA TRANSPORTES ITAPOÁ TURISMO E  
ALUGUEL LTDA  
GILVAN FERREIRA DA SILVA

### TESTEMUNHAS:

NOME:   
CNPJ/MF:   
CPF 098.915.269-33  
Estagiária Administrativa

NOME:   
CNPJ/MF:   
CPF 090.265.289-30  
Estagiária Administrativa

## **Anexo VII – Apresentação (2014)**



# Aspectos Gerais

# Aspectos Gerais

- Concessão por Linha, por área, por subsistema
- Critérios para habilitação e qualificação: Lei 8.987/95 c/c 8.666/93
- Critérios para proposta ganhadora: Lei 8.987/95
- Especificação dos serviços: edital e regulamento
- Arrecadação tarifária

# Aspectos Gerais

- Período do contrato: definido através dos estudos econômicos financeiros
- Critérios de reajuste:
  - Planilha tarifária x Fórmula de reajuste
  - Periodicidade anual
- Critérios de revisão (equilíbrio contratual)
  - Manutenção das condições econômico-financeiras do contrato
  - Toda vez que as condições de equilíbrio não forem mantidas
    - Descumprimento das condições contratuais (ex: deixar de efetuar o reajuste tarifário na época prevista no contrato)



# Aspectos Gerais

- Remuneração e subsídio:
  - Lei mobilidade (12.587/2012)
    - Tarifa de remuneração: constituída pelo preço público pago pelo usuário + outras fontes (art. 9º, § 1º)
    - Tarifa pública (preço público): valor pago pelo usuário (art. 9º, § 2º)
    - Subsídio: quando tarifa de remuneração é MAIOR do que a tarifa pública (art. 9º, § 3º)
  - Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.
  - A Lei de Responsabilidade fiscal e a lei 8.987/95 determinam que o subsídio seja aprovado em lei.

# Aspectos Gerais

- Controle operacional:
  - Índice de cumprimento de viagens: percentual de partidas realizadas em relação à quantidades programada
  - Índice de ocupação no trecho crítico na hora-pico (passageiros/m<sup>2</sup>)
  - Índice de quebras por quilômetro rodado
  - Índice de reclamações de usuários

# Aspectos Gerais

- Ajuste de oferta/demanda:
  - Estabelecimento de critérios objetivos para criação de linhas
  - Número mínimo de partidas por hora (ou intervalo máximo entre partidas)
  - Manutenção do equilíbrio contratual

# Aspectos Jurídicos (Itapoá)

# Aspectos Jurídicos

- Modalidade de Licitação:
  - Lei 8.987/95 - Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se:
    - II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, **na modalidade de concorrência**, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

# Aspectos Jurídicos

- Necessidade de autorização legislativa para efetuar a Concessão:
  - Lei 9.074/95 - Art. 2º **É vedado** à União, aos Estados, ao Distrito Federal e **aos Municípios** executarem obras e **serviços públicos por meio de concessão** e permissão de serviço público, **sem lei que lhes autorize e fixe os termos**, dispensada a lei autorizativa nos casos de saneamento básico e limpeza urbana e nos já referidos na Constituição Federal, nas Constituições Estaduais e nas Leis Orgânicas do Distrito Federal e Municípios, observado, em qualquer caso, os termos da [Lei no 8.987, de 1995](#)
  - Lei orgânica de Itapoá – Art. 149. A concessão ou a permissão de serviço público somente será efetivada com autorização da Câmara Municipal e mediante contrato precedido de licitação (a lei 12/1993 foi utilizada para a concessão que venceu, dessa forma precisa ser aprovada outra lei).

# Aspectos Jurídicos – Legislação Municipal de Itapoá

- Lei 185/1999 estabelece que:
  - A tarifa será fixada pelo Poder Executivo e passará a vigorar 48 horas após a assinatura da autorização;
  - O cálculo da tarifa é efetuado por planilha do GEIPOT;
  - Isenção de ISSQN
  - Arredondamento da tarifa para facilitar o troco
  - Gratuitades **dependem de lei específica**
  - Proibição de uso de kombi, van ou similar

# Aspectos Jurídicos – Legislação Municipal de Itapoá

- Lei 187/1999 (acessibilidade no transportes) estabelece que:
  - Frota mínima de 10 veículos com pelo menos 2 veículos adaptados para deficientes;
- Lei 10.098/2000 – Decreto 5.296 (02/12/2004)
  - Art. 38, §3º A frota de veículos de transporte coletivo rodoviário e a infra-estrutura dos serviços deste transporte deverão estar totalmente acessíveis no prazo máximo de **cento e vinte meses** a contar da data de publicação deste Decreto



# Aspectos Jurídicos – Legislação Municipal de Itapoá

- Decreto 1593/2012 – Regulamento do sistema de transporte coletivo de Itapoá
  - Contém definições de qualidade para renovação do contrato (art. 5º):
    - Índice de eficiência superior a 96% da quilometragem programada mensal
    - Não tiver deixado de realizar 2 viagens consecutivas/ano durante a concessão
    - Tiver oferecido qualidade e pontualidade
    - Tiver renovado a frota conforme os critérios estabelecidos nesta **lei (trata-se de um decreto e não de uma lei)**

# Aspectos Jurídicos – Legislação Municipal de Itapoá

- Decreto 1593/2012 – Regulamento do sistema de transporte coletivo de Itapoá
  - Define parâmetros de atendimento a avarias (art. 11) – 30 minutos para sanar o problema;
  - Define que a distância máxima entre as residências e os pontos são de 600 metros (art. 12, § 2º)

# Aspectos Jurídicos – Legislação Municipal de Itapoá

- Decreto 1593/2012 – Regulamento do sistema de transporte coletivo de Itapoá
  - Definições sobre a tarifa (art. 17):
    - Tarifa definida por planilha;
    - Tarifa revista quando ocorrer variação mínima de 2% no custo
    - Tarifa poderá ser revista a cada um ano mesmo sem que haja variação de 2% no custo
    - A cada 2 anos poderá rever os parâmetros de custo

# Aspectos Jurídicos – Legislação Municipal de Itapoá

- Decreto 1593/2012 – Regulamento do sistema de transporte coletivo de Itapoá
  - Estabelece gratuidades (art. 20), em conflito com a Lei Orgânica do município):
    - Crianças de até 5 anos e idosos acima de 60 anos;
    - Fiscais do sistema de transporte coletivo;
    - Deficientes físicos com renda individual mensal inferior a três salários mínimos , bem como o acompanhante (a lei 297/2010 **não previa** condições financeiras para o benefício e **não previu** a isenção tarifária para o acompanhante)

# Análise TCSC – Edital Anterior

- Falta de Fluxo de Caixa
- Exigência de atestado de prestação de serviço privado de fretamento contínuo com no mínimo 16 ônibus por no mínimo 10 anos
- Outorga de R\$ 700.000,00 (contrário à modicidade tarifária)
- Exigência de Certificado Cadastral (não é permitido em Concorrência)
- Proibição de participação de empresas que estejam em litígio com a municipalidade
- Exigência de comprovação de recolhimento dos tributos referentes aos serviços dos atestados
- Exigência de inscrição no CRA (Administração)

# Análise TCSC – Edital Anterior

- Exigência de comprovação de ter profissional responsável técnico com 10 horas semanais
- Exigência de comprovação de pedido de compra de frota
- Ausência de justificativa dos valores dos índices contábeis (o TCSC exige que índices diferentes de 1,00 sejam justificados)
- Ausência de cláusulas obrigatórias no contrato:
  - Critérios para medição da qualidade do serviço (parâmetros objetivos)
  - Definição dos bens reversíveis
  - Previsão dos casos de extinção da concessão
  - Previsão das condições de prorrogação do contrato
  - Descrição dos riscos das partes
  - Fórmula de reajuste
  - Confusão na definição da área de operação
  - Indicação da quantidade total de passageiros e gratuidades

# Análise TCSC – Edital Anterior

- Outras exigências:
  - Imprecisão no quesito remuneratório de receitas acessórias
  - Exigência de assumir a mão de obra atual
  - Existência de multas abusivas
  - Exigência de frota reserva diferente do constante no regulamento (art. 45 de 2% a 5%)
  - Avaliação da proposta em desacordo com a legislação municipal (Decreto 1.593/2012 - prevê técnica e preço. Este critério foi considerado ilegal pelo TCSC)
- Outras Considerações
  - Demonstrar a realização da Audiência pública
  - Publicação de ato justificando a conveniência da concessão
  - Matriz de risco

# Dados Operacionais

- Não há indicação da quantidade de passageiros totais
- Discrepância entre os dados de quilometragem de 2012 e 2014
- Falta de descrição do itinerário da linha Brasmar-Barra do Saí



# Dados Operacionais

- Comparação dos dados existentes (mensal)

Item	TecTrans (Comum)	Planilha 2014	Audiência (2012)	Editais (2012)	TecTrans (Escolar)	Estudantes (2014)
Linhas	2	3	?	?	35	?
Frota	5+1	8	16+3	5+1	9+1	?
km	27.586	43.352	35.527	34.448	11.242	?
Passageiros	21.896	20.203	79.800 (21.896 + 57.992)	46.800 (equiv. 28.080)	57.992	44.167,50 (2.718 x 195/12)

## **Anexo VIII – Legislação Municipal**





# PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ

## CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO

---

### **LEI MUNICIPAL Nº 185/1999**

Data: 13 de outubro de 1999

### **DISPÕE SOBRE O REAJUSTE DAS TARIFAS DO TRANSPORTE COLETIVO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

**ADEMAR RIBAS DO VALLE**, Prefeito Municipal de Itapoá (SC), faz saber a todos os habitantes deste Município que a Câmara Municipal aprovou e ele sancionou a seguinte

### **LEI**

**Art. 1º** As tarifas de serviços do transporte coletivo, será fixada pelo Poder Executivo, sempre que necessária, passando a vigorar após 48 (quarenta e oito horas) do dia da assinatura da autorização ou Decreto Municipal.

**Art. 2º** O Poder Executivo ao proceder o reajuste da remuneração de serviços de transporte coletivo de passageiros, utilizará como base as planilhas de custo contendo metodologia de cálculo, parâmetros e coeficientes técnicos, em função das peculiaridades do sistema e o interesse público.

*Parágrafo Único – As planilhas de custo que serão utilizadas serão as GEIPOT – Ministério dos Transportes, quando houver alteração no preço de componentes de estrutura de custo de transporte necessário a operação do serviço.*

**Art. 3º** O cálculo das tarifas abrange o custo da produção do serviço definido pela planilha de custo, levando-se em consideração a expansão do serviço, a manutenção de padrões mínimos de conforto, segurança e rapidez e a justa remuneração dos investimentos.

**Art. 4º** Vigorará isenção para ISSQN sobre serviços de transporte coletivo urbano do Município.

**Art. 5º** O cálculo da tarifa assim como sua fixação terá um valor arredondado para facilitar o troco.



## PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ

### CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO

---

**Art. 6º** A fixação de qualquer tipo de gratuidade no transporte coletivo urbano só poderá ser feita mediante a Lei que indique a fonte de recursos para custeá-la, exceto os previstos em Lei Federal.

**Art. 7º** As vias integrantes dos itinerários das linhas de transporte coletivo, serão incluídas entre as vias com prioridade para pavimentação e conservação.

**Art. 8º** Os serviços de transporte coletivo de passageiros do Município de Itapoá, serão executados exclusivamente por ônibus ou táxis, diretamente ou sob regime de concessão, mediante prévia autorização da Prefeitura Municipal.

*Parágrafo Único – Excetua-se das disposições previstas no "caput" deste artigo, os serviços considerados não essenciais, que apresentam caráter restrito sem universalidade do atendimento.*

**Art. 9º** Fica proibida a operação de veículos do tipo "Kombi, vans ou similares", que estejam realizando transportes de passageiros no Município de Itapoá.

**Art. 10.** As autoridades competentes deverão interceptar e não permitir o ingresso desses veículos irregulares no Município de Itapoá, quando oriundos de outros municípios e apreender aquele que já se encontram nos limites desta cidade.

**Art. 11.** A Secretaria Municipal da Fazenda, a Divisão de Fiscalização Tributária, em articulação com o DETRAN e CIRETRAN, providenciarão o que for necessário à execução imediata desta Lei e proporão às autoridades e aos órgãos competentes, medidas que levem a solução definitiva do problema.

**Art. 12.** O descumprimento às disposições contidas na presente Lei importará ao infrator o pagamento de multa de 500 (quinhentas) UFIR's e, no caso de reincidência o dobro do valor além da apreensão do veículo irregular.

*Parágrafo Primeiro – Verificado tratar-se de veículo irregular, o agente público lavrará competente Auto de Apreensão e promoverá a remoção do veículo irregular ao pátio da municipalidade.*

*Parágrafo 2º A liberação do veículo ocorrerá somente após ter o seu proprietário responsável ou procurador, recolhido aos cofres públicos os valores devidos em razão da multa, guincho, estadia e portar o Renavan.*

*Parágrafo 3º O agenciador ou aliciador de passageiros ou viagens, quando identificado pela fiscalização, ficará sujeito as punições previstas na legislação vigente.*

**Art. 13.** As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das verbas próprias do orçamento municipal suplementadas se necessária.



## PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ

### CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO

---

**Art. 14.** Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Itapoá (SC), 13 de outubro de 1999

ADEMAR RIBAS DO VALLE  
Prefeito Municipal



# PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ

## CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO

---

### **LEI MUNICIPAL Nº 187/1999**

Data: 27 de outubro de 1999

### **DISPÕE SOBRE A FUNCIONALIDADE E ADAPTAÇÃO DOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE COLETIVO PARA UTILIZAÇÃO POR PESSOAS PORTADORAS DE DEFICIÊNCIA (EXIGÊNCIA MÍNIMA).**

**ADEMAR RIBAS DO VALLE**, Prefeito Municipal de Itapoá (SC), faz saber a todos os habitantes deste Município que a Câmara aprovou e ele sancionou a seguinte

### **LEI**

**Art. 1º** Dentro dos veículos que compõem a frota de no mínimo 10 (dez ) ônibus, de cada empresa permissionária ou concessionária do Transporte Coletivo Urbano do Município, deverá haver pelo menos 2 (dois) veículos, adaptados e equipados de forma a facilitar sua utilização por parte das pessoas portadoras de deficiências.

*Parágrafo Único – O número de veículos devidamente adaptados poderá ser aumentado, por ato do Poder Executivo Municipal, com base em estudos de necessidade.*

**Art. 2º** Para suprir as necessidades básicas das pessoas portadoras de deficiência é necessário que os veículos disponham, no mínimo, dos seguintes equipamentos:

- I. Implantação de elevadores, dentro das normas de segurança;*
- II. Alteração do layout dos veículos, incluindo-se espaço para duas (duas) cadeiras de rodas;*
- III. Barras de apoio para as pessoas que se utilizam de muletas;*

**Art. 3º** Fica sob responsabilidade das empresas permissionária ou concessionária do Transporte Coletivo Urbano, em solidariedade com o Poder Público Municipal, divulgar, pelos meios de comunicação e nos próprios ônibus do Transporte Coletivo, o roteiro e horário de paradas de ônibus adaptado ao uso de pessoas portadoras de deficiência.



## PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ

### CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO

---

**Art. 4º** O roteiro e horário de parada do ônibus adaptado ficará a cargo da Administração do Transporte Coletivo Urbano, mediante aprovação do Conselho Municipal da Pessoa Portadora de Deficiência sendo que deverão ser respeitados os seguintes critérios:

- I. O retorno deverá abranger o perímetro urbano da cidade, de forma que o ônibus adaptado realize paradas diárias em cada ponto da cidade;*
- II. Os horários das paradas deverão respeitar o acesso do deficiente ao serviço, ao lazer, a educação, ao esporte, a saúde, dentre outras necessidades.*

**Art. 5º** O descumprimento do disposto nesta lei acarretará ao infrator, sanção na forma de multa no valor de 05 (cinco) unidades de valor de referência regional, a ser aplicada em dobro no caso de reincidência.

*Parágrafo Único – A fiscalização do disposto nesta lei será exercida pelos agentes públicos vinculados a Secretaria Municipal competente.*

**Art. 6º** Fica estipulado o prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a partir da vigência desta lei, para a efetivação das adaptações nos veículos de transportes coletivo.

*Parágrafo Único- Para empresa operadora do Transporte Coletivo Urbano do Município, fica o compromisso de adaptar no mínimo 2 ( dois ) veículos da frota já existente, caso venha atingir o número de veículos citados no artigo 1º desta Lei. A implantação das adaptações serão executadas de acordo com as necessidades dos usuários e das condições econômicas da empresa.*

**Art. 7º** Todos os veículos adquiridos a partir da vigência desta Lei, deverão cumprir as normas estabelecidas nos artigos 1º e 2º.

**Art. 8º** Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário

Itapoá (SC), 27 de outubro de 1999

ADEMAR RIBAS DO VALLE  
Prefeito Municipal



## **PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ**

### **CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO**

---

#### **LEI MUNICIPAL Nº 280/2010**

Data: 27 de abril de 2010.

Origem: Legislativo

#### **OBRIGA AS EMPRESAS PERMISSONÁRIAS DE TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE ITAPOÁ A CONCEDER TRANSPORTE GRATUITO ÀS PESSOAS PORTADORAS DE DEFICIÊNCIA.**

**JOAREZ ANTONIO SANTIN**, Presidente da Câmara Municipal de Itapoá (SC), no uso de suas atribuições, faz saber a todos os habitantes deste Município, que a Câmara Municipal de Itapoá, aprovou e ele promulga a seguinte

#### **LEI**

**Art. 1º** As empresas permissionárias de transporte coletivo do Município de Itapoá ficam obrigadas a conceder o transporte gratuito às pessoas portadoras de deficiência, compreendendo os deficientes físicos, os visuais e os auditivos.

Parágrafo único. O controle, a forma de concessão e habilitação ao benefício serão normatizados pelo Poder Executivo Municipal.

**Art. 2º** O descumprimento desta lei acarretará à empresa permissionária sanção na forma de multa no valor de 300 (trezentos) UPM's, a ser aplicada em dobro no caso de reincidência.

Parágrafo único. Os valores arrecadados com aplicação de multa prevista no *caput* serão destinados ao Fundo Municipal de Assistência Social.

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Itapoá (SC), 27 de abril de 2010.

JOAREZ ANTONIO SANTIN  
PRESIDENTE





# PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ

## CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO

---

### **LEI MUNICIPAL Nº 297/2010**

Data: 29 de junho de 2010.

Origem: Legislativo

### **OBRIGA AS EMPRESAS RESPONSÁVEIS PELO TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE ITAPOÁ A CONCEDER TRANSPORTE GRATUITO ÀS PESSOAS PORTADORAS DE DEFICIÊNCIA.**

**ERVINO SPERANDIO**, Prefeito Municipal de Itapoá (SC), no uso de suas atribuições, faz saber a todos os habitantes deste Município, que a Câmara Municipal de Itapoá aprovou e ele sanciona a seguinte

### **LEI**

**Art. 1º** As empresas responsáveis pelo transporte coletivo do Município de Itapoá ficam obrigadas a conceder o transporte gratuito às pessoas portadoras de deficiência, compreendendo os deficientes mentais, os físicos, os visuais e os auditivos.

Parágrafo único. O controle, a forma de concessão e habilitação ao benefício serão normatizados pelo Poder Executivo Municipal.

**Art. 2º** O descumprimento desta lei acarretará à empresa permissionária sanção na forma de multa no valor de 300 (trezentos) UPM's, a ser aplicada em dobro no caso de reincidência.

Parágrafo único. Os valores arrecadados com aplicação de multa prevista no *caput* serão destinados ao Fundo Municipal de Assistência Social.

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação e revoga a Lei Municipal nº 280/2010 de 27 de abril de 2010.

Itapoá (SC), 29 de junho de 2010.

ERVINO SPERANDIO  
PREFEITO MUNICIPAL



# **PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ**

## **CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO**

---

### **DECRETO MUNICIPAL Nº 1593/2012**

Data: 13 de julho de 2012

### **REGULAMENTA A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO E PRIVADO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE ITAPOÁ – SC, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

**MÁRIO ELÓI TAVARES**, Prefeito Municipal de Itapoá (SC), no uso de suas atribuições,

CONSIDERANDO o disposto na Lei Municipal nº 012, de 22 de abril de 1993;

CONSIDERANDO a realização do Plano Municipal de Transporte Coletivo do Município que identificou as principais necessidades do sistema de transporte do Município de Itapoá;

CONSIDERANDO a necessidade de melhor adequar o sistema de transporte coletivo à realidade do sistema municipal de transporte, bem como atingir de maneira rápida e eficaz as funções de planejamento, gestão e prestação de serviços públicos de transporte,

### **DECRETA**

#### **TÍTULO I** **DAS NORMAS GERAIS**

#### **CAPÍTULO I** **DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º A exploração do serviço público e privado de transporte coletivo de passageiros no Município de Itapoá reger-se-á pelas disposições deste Decreto, da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e alterações posteriores, da Lei Orgânica do Município de Itapoá bem como pela legislação complementar que venha a incidir no sistema.

Art. 2º A exploração do serviço público de transporte coletivo de passageiros será feita diretamente pela Administração Municipal, por Entidade que lhe seja vinculada, ou por delegação a empresas particulares ou públicas sob regime de concessão, sempre



## **PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ**

### **CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO**

---

precedida de licitação, ou excepcionalmente por medida de interesse público emergencial, mediante autorização, pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias.

Art. 3º O Transporte Coletivo de Passageiros no Município de Itapoá fica organizado sob as seguintes diretrizes:

I - Planejamento adequado às alternativas tecnológicas convergentes com o interesse público;

II - Planejamento global da cidade, notadamente na área de uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico;

III - Universalidade de atendimento, respeitados os direitos e obrigações dos usuários;

IV - Boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

V - Prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

VI - Integração com os diferentes modais de transportes e com os municípios da região;

VII - Redução das diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;

VIII - Estímulo à participação do usuário no acompanhamento da prestação dos serviços delegados;

IX - Transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política de mobilidade urbana;

X - Estímulo à produtividade e qualidade através de avaliações de indicadores estabelecidos;

XI - Automatização dos meios de bilhetagem, de forma a garantir a eficiência no atendimento ao passageiro.

Art. 4º No exercício das competências relativas ao Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, a Administração Pública poderá celebrar convênios, contratos e outros instrumentos legais com entes públicos ou privados, visando à cooperação técnica, financeira, ou qualquer outra forma de integração que vise à melhora contínua dos serviços prestados, inclusive no sentido da integração regional do sistema de transporte público.

Art. 5º No caso de delegação do serviço de transporte coletivo urbano mediante concessão, somente terá direito à renovação do contrato, por igual período, a empresa concessionária que, cumulativamente:



## PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ

### CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO

---

I - Tiver operado as linhas de concessão, durante seu prazo inicial, com índice de eficiência igual ou superior a 96% (noventa e seis por cento) da quilometragem programada mensal;

II - Não tiver deixado de realizar 2 (duas) viagens consecutivas/ano, durante o tempo da concessão;

III - Tiver oferecido aos passageiros qualidade e pontualidade na realização dos serviços;

IV - Tiver renovado a frota operante conforme os critérios definidos nesta Lei, durante o prazo inicial da presente concessão.

Art. 6º O serviço de transporte coletivo público de passageiros será prestado aos usuários mediante o pagamento de tarifas fixadas pelo órgão competente e aprovadas pelo Prefeito Municipal, respeitadas as condições da licitação e da proposta referentes ao serviço.

Art. 7º Os serviços integrantes do sistema serão classificados e definidos da seguinte maneira:

I - Regulares: são os serviços básicos do sistema, executados de forma contínua e permanente, obedecendo a horários e intervalos de tempo pré-estabelecidos, em linhas pré-definidas na forma do Plano de Transporte, sendo possível a realização de alterações e ampliações, de trajeto e material rodante, conforme a necessidade decorrente do crescimento e do planejamento urbano da cidade.

II - Especiais: são os serviços assim explorados:

a) Transporte de porta a porta:

i. Escolar;

ii. Industrial;

iii. De servidores ou empregados de órgãos ou entidades públicas ou privadas.

b) Transportes custeados por órgão ou entidades públicas ou privadas;

c) Transportes destinados a viagens eventuais a título de turismo.

III - Experimentais: são os serviços executados em caráter provisório, para verificação de viabilidade, antes de sua implantação definitiva;

IV - Extraordinários: são os serviços executados para atender as necessidades excepcionais de transporte, causados por fatos eventuais, para fins de atendimento à necessidade de interesse público específico, mediante requisição à empresa concessionária do sistema, mediante remuneração normal pela tarifa.



## **PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ**

### **CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO**

---

§ 1º Os serviços regulares podem ser, como alternativa, denominados serviços opcionais, quando realizados por veículos dotados de melhores condições de conforto e com a lotação limitada pelo número de assentos, tendo tarifa diferenciada da atual tarifa do transporte coletivo urbano.

§ 2º Os serviços experimentais e extraordinários deverão ser explorados, prioritariamente, pelas empresas concessionárias do serviço de transporte coletivo no Município, somente sendo possível sua transferência a terceiros, devidamente credenciados, em caso de serviços extraordinários, na forma do inciso IV do art. 7º desta Lei.

Art. 8º O veículo que esteja cadastrado para prestação de serviços de determinada categoria, só poderá mudar ou desempenhar mais de uma categoria, com prévia autorização do órgão gerencial, mediante as adaptações necessárias ao atendimento da categoria modificada.

Art. 9º Para os fins deste Decreto, linha é o percurso desenvolvido entre ponto inicial e final, inicialmente fixados conforme as regras operacionais vigentes, com equipamentos, terminais e pontos de paradas principalmente estabelecidos em função da demanda.

§ 1º A criação da linha dependerá de prévios levantamentos destinados a apurar:

I - A necessidade da população, conforme estudo prévio a ser realizado pelo órgão responsável pelo gerenciamento do sistema;

II - A quilometragem e levantamento de demanda de passageiros através de pesquisas;

III - A conveniência sócio-econômica de sua exploração, mediante estudo prévio de impacto tarifário;

IV - A situação da área de influência econômica abrangida, com o objetivo de evitar interferência danosa com linhas já existentes, nas áreas de operação estabelecidas.

§ 2º Não constitui nova linha, desde que conservada a mesma diretriz, o prolongamento, a redução ou a alteração de itinerário para adequação à demanda.

## **CAPÍTULO II**

### **DA OPERAÇÃO DO SISTEMA**

Art. 10 As viagens classificam-se nas seguintes categorias:

I - Comuns – viagens que observam todos os pontos de paradas da linha;

II - Semi-expressas – viagens que se utilizam de reduzido número de paradas da linha;



## **PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ**

### **CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO**

---

III - Expressas – viagens que não têm paradas, a não ser nos pontos terminais.

Art. 11 Ocorrendo avarias, acidentes e quebras em viagens, a empresa deverá providenciar a imediata substituição da unidade avariada ou o transporte dos usuários, tendo tempo máximo de 30 (trinta) minutos para a substituição do veículo.

Art. 12 Caberá ao órgão gerencial determinar, mediante a expedição de ordens de serviços, as características operacionais de cada linha, particularmente:

I - Itinerários;

II - Terminais;

III - Quadros de Horários;

IV - Frota necessária;

V - Características dos veículos e sua lotação.

§ 1º Em função do melhor atendimento ao público usuário, poderão ocorrer alterações dos terminais, itinerários ou frequência de viagens, de modo a adequá-lo às necessidades da demanda, sendo que, nesses casos, será expedida nova Ordem de Serviço, em substituição à anterior.

§ 2º A região, cuja densidade demográfica viabilize a implantação do serviço de transporte coletivo, será considerada atendida sempre que sua população esteja sujeita a deslocamento inferior a 600 metros, para acesso da residência ou do local de trabalho, para o ponto de transporte coletivo mais próximo.

Art. 13 Observando o disposto no art. 7º deste Decreto, em determinadas linhas de serviços regulares, poderão ser oferecidos veículos mais confortáveis que os convencionais e com a lotação limitada pela quantidade de assentos, segundo padrões estabelecidos pelo órgão gerencial, tendo tarifa diferenciada do atual serviço de transporte coletivo urbano.

Parágrafo único. Caberá ao órgão gerencial planejar, decidir e definir pela utilização de veículos a que se refere este artigo, bem como definir tarifa diferenciada com relação ao atual serviço de Transporte Coletivo Urbano.

Art. 14 Periodicamente, o órgão gerencial avaliará o desempenho dos serviços, determinando à empresa medidas necessárias à sua normalização em sua área de operação, quando entendê-los deficientes, sendo que, para realizar a avaliação do desempenho dos serviços, serão adotados os seguintes procedimentos:

I - Cumprimento da quilometragem programada;

II - Números de passageiros transportados;

III - Número de reclamações de usuários;



## **PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ**

### **CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO**

---

IV - Índice de quebras;

V - Índice de acidentes;

§ 1º Para efeito deste Decreto, considera-se a área de operação, a região definida pelo Município, onde uma concessionária terá prioridade na operação das linhas de transporte coletivo, sem prejuízo da integração entre as áreas de operação.

§ 2º No exercício da fiscalização, o órgão encarregado dessa atribuição terá acesso irrestrito aos dados relativos ao número de passageiros do sistema, arrecadação de tarifa, dados de bilhetagem eletrônica, bem como ao controle do odômetro.

§ 3º Na hipótese da empresa concessionária declarar-se impossibilitada de melhorar os serviços ou efetivar em prazo hábil as medidas determinadas, poderá a Administração Pública autorizar a coparticipação de outra empresa em linha onde o atendimento esteja insuficiente, por um prazo determinado pelo órgão gerencial, preferencialmente optando-se por empresa já operadora do sistema.

Art. 15 São direitos básicos do usuário dos serviços de transporte coletivo urbano de Itapoá:

I - Ser transportado com segurança dentro das linhas e itinerários fixados pelo Município, em velocidade compatível com as normas legais;

II - Ser tratado com urbanidade e respeito pela(s) concessionária(s), através de seus prepostos e funcionários, bem como pela fiscalização do Município;

III - Ter o preço das tarifas compatíveis com a qualidade e eficiência dos serviços;

IV - Utilizar o transporte coletivo dentro dos horários fixados pelo Município;

V - Ter prioridade, por ocasião do planejamento do sistema de tráfego nas vias públicas, sobre o transporte individual;

VI - Receber da concessionária informação sobre as características do serviço, incluindo horários, tempo de viagem e o ponto final, localidades atendidas, tarifas e outras informações relacionadas com o serviço;

VII - Receber da concessionária, em caso de acidente, imediata e adequada assistência, bem como todas as informações necessárias para o saque do seguro obrigatório – DPVAT e do seguro de responsabilidade civil facultativo, se for o caso;

VIII - Receber do órgão municipal, responsável pela fiscalização do serviço e da(s) concessionária(s), todas as informações para a defesa de interesse individual ou coletivo;

IX - Ser transportado com pontualidade, segurança, higiene e conforto, do início ao término da viagem;

X - Adquirir antecipadamente o cartão eletrônico de passagem.



Art. 16 O transporte será recusado ao passageiro:

I - Em estado de embriaguez;

II - Portar arma, quando não autorizado pela autoridade competente;

III - Transportar ou pretender embarcar produtos considerados perigosos pela legislação específica;

IV - Transportar ou pretender embarcar animais domésticos ou silvestres, quando não devidamente acondicionados ou em desacordo com disposições legais ou regulares;

V - Pretender embarcar objetos de dimensão e acondicionamento incompatível com o sistema de transporte;

VI - Comprometer a segurança, o conforto ou a tranquilidade dos demais passageiros;

VII - Fazer uso de aparelhos sonoro, depois de advertido pelo motorista ou cobrador;

VIII - Demonstrar incontinência de comportamento;

IX - Recusar-se ao pagamento da tarifa.

### CAPÍTULO III

#### DA TARIFA

Art. 17 A exploração do serviço de transporte coletivo será remunerada pelas tarifas oficiais aprovadas pelo Prefeito Municipal e com base nos estudos desenvolvidos pelo órgão gerencial, na forma da planilha integrante do Edital de Licitação e conforme o índice de margem mínima de lucro definido pela proposta vencedora da licitação.

§ 1º Os estudos para atualização periódica das tarifas, poderão ser realizados por iniciativa do órgão gerencial ou a requerimento da empresa concessionária.

§ 2º O cálculo da tarifa poderá ser revisto sempre que ocorrer modificação dos custos integrantes de sua composição com uma variação mínima de 2% (dois por cento).

§ 3º O cálculo da tarifa também poderá ser revisto se, no prazo de um ano da última revisão, ocorrer elevação ou redução dos custos integrantes da sua composição, mesmo que não se tenha atingido a modificação mínima fixada pelo parágrafo anterior.

§ 4º A cada dois anos, o Poder Concedente poderá proceder uma avaliação dos parâmetros de remuneração dos itens de consumo de combustível, lubrificantes e rodagem, integrantes do Custo Operacional, avaliando-se o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e o valor da tarifa, em face das seguintes hipóteses:





## **PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ**

### **CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO**

---

- a) Modificação tecnológica relevante do material rodante (veículos) e de sua forma operacional;
- b) Introdução de novos tipos de combustível e de insumos de rodagem (pneus);
- c) Alteração do sistema viário, especialmente com a introdução das vias ou faixas preferenciais exclusivas.

§ 5º Serão considerados para a avaliação tarifária os dados colhidos pelo órgão gerencial do sistema de transporte coletivo, obedecendo ao seguinte procedimento de avaliação:

- a) Os dados de avaliação serão colhidos pelo órgão do Poder Concedente encarregado do gerenciamento do sistema, assegurado direito de participação da empresa concessionária, tanto na verificação e aferição dos dados coletados quanto na sugestão de dados a serem colhidos;
- b) Os dados colhidos serão comparados com os dados formadores da equação econômico-financeira da planilha tarifária original instituída pelo contrato de concessão, em procedimento que será, necessária e previamente, submetido à apreciação da empresa concessionária;
- c) Ao final, constatadas variações, será a planilha tarifária readequada através de Decreto do Poder Concedente, considerando-se necessariamente, na forma deste Decreto, o modelo dos veículos em operação e também eventuais variações de modais operacionais.

Art. 18 As tarifas para os serviços regulares serão de dois tipos, a saber:

- I. Comum – tarifa unificada padrão do sistema de transporte coletivo;
- II. Especial – constitui exceção ao padrão e poderá ser utilizada para os serviços com os veículos especiais, a que se refere o art. 13 deste Decreto.

Art. 19 A remuneração dos serviços especiais será acordada em cada caso, entre a empresa concessionária e o Poder Concedente.

Art. 20 Será gratuito o transporte de:

- I - Crianças até 05 (cinco) anos de idade e idosos com mais de 60 (sessenta) anos, os últimos desde que devidamente identificados e, todos, desde que não ocasionem o giro da catraca ou, com bilhetagem automática, poderão passar por tal catraca, com liberação pelo condutor ou outra modalidade;
- II - Fiscais do sistema de transporte coletivo, devidamente uniformizados e credenciados, que não serão considerados como passageiros equivalentes;
- III - Deficientes físicos com comprometimento de função, e ainda portadores de deficiência mental, visual e auditiva, com renda individual mensal inferior a três salários



## **PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ**

### **CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO**

---

mínimos, bem como um acompanhante caso necessário à condução do deficiente devidamente identificada pelos órgãos de Saúde e Assistência Social do Município, cuja forma de análise será regulamentada por Decreto;

Parágrafo único. Terão tarifa diferenciada, conforme prévia verificação e aferição pelo órgão gerencial, todos os cidadãos amparados por leis de âmbito Municipal, Estadual ou Federal, ou por Decretos Municipais ressalvado, de todo o modo, o estudo de impacto tarifário e a consideração das gratuidades para fins de cálculo dos passageiros equivalentes.

Art. 21 As gestantes poderão ter acesso ao veículo pela porta de desembarque, não estando, contudo, isentas de pagar a tarifa.

Art. 22 O pagamento de encargos de outorga de concessão e a realização de obras públicas, estabelecidas no Edital de Licitação, não isentam as empresas concessionárias de recolher aos cofres da Municipalidade, os impostos e/ou taxas que forem obrigados a pagar, de acordo com as determinações do Código Tributário do Município e demais legislações pertinentes à matéria.

## **TÍTULO II**

### **DAS CONCESSÕES E AUTORIZAÇÕES**

#### **CAPÍTULO I**

#### **DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 23 A regra geral para a seleção de empresas exploradoras dos serviços de transporte coletivo é a licitação pública, que se regerá pela legislação pertinente e vigente.

Art. 24 Tendo em vista o interesse público devidamente demonstrado, poderá o Poder Concedente mediante prévio estudo do órgão gerencial, consentir na exploração do serviço regular de transporte coletivo à empresa, em caráter emergencial e mediante autorização, num prazo nunca superior a 180 (cento e oitenta) dias, prorrogáveis por igual período, obedecido às exigências contidas neste Decreto e, desde que a empresa concessionária regular dos serviços se recuse a prestar o serviço necessário naquela área de operação.

§ 1º Caso a empresa concessionária regular da área de operação apresente condições de atender à nova demanda, a linha será incorporada ao rol de suas obrigações;

§ 2º A autorização será dada, preferencialmente, às outras empresas concessionárias de serviços de transporte coletivo já operantes no Município, desde que elas venham



## **PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ**

### **CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO**

---

prestando serviço regular, nas suas concessões, bem como tenham condições de satisfazer as exigências deste Decreto e da necessidade operacional a ser atendida.

§ 3º A exploração do serviço de transporte coletivo, mediante autorização para atendimento de situação emergencial, será realizada através de dispensa de licitação, devendo circunscrever-se ao prazo emergencial concedido, dentro do qual é obrigatória a realização de licitação caso exista necessidade de incorporação da linha emergencial ao sistema de transporte desde que a empresa concessionária continue impossibilitada a atender o serviço em exame.

Art. 25 Poderá a licitação ser dispensada nas seguintes situações:

- a) Para os serviços experimentais e extraordinários, dando-se a preferência de exploração às empresas concessionárias de serviços regulares;
- b) Para os serviços especiais, de natureza particular;
- c) Para exploração de serviços regulares diretamente pelo Município.

Art. 26 Os serviços serão executados conforme padrão técnico e operacional estabelecidos pelo Município, na forma do Plano Municipal de Transporte Coletivo, devendo necessariamente seguir o Plano Diretor do Município de Itapoá e as linhas gerais de planejamento urbano do Município.

§ 1º Para a criação e implantação de novas linhas deverá ser sempre respeitada, prioritariamente, o uso de vias pavimentadas ou com pavimentação planejada;

§ 2º O município poderá criar, alterar e extinguir linhas, bem como implantar serviços conforme a necessidade e conveniência dos usuários e do sistema de transportes, observada preferencialmente a área de operação fixada sem prejuízo da liberdade gerencial do Município para efeito de planejamento e racionalização do Sistema, sendo que a criação, alteração e extinção de linhas, com a implantação de novos serviços, observarão as áreas de operação nos termos definidos neste Decreto;

§ 3º A empresa concessionária será cientificada, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, das modificações implantadas, a fim de que possa dar o devido atendimento.

Art. 27 A concessionária deve:

- I. Cumprir as ordens de serviços emitidas pelo Município;
- II. Executar os serviços com rigoroso cumprimento de horário, frequência, frota, tarifa, itinerário, pontos de parada e terminais definidos pelo Município, sendo obrigatório o atendimento de índice de eficiência de atendimento médio de 96% da quilometragem mensal programada, índice esse que será avaliado a cada 12 meses;



## **PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ**

### **CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO**

---

- III. Submeter-se à fiscalização do Município, facilitando-lhe a ação e o cumprimento às suas determinações, na forma deste Decreto, do contrato de concessão e do regulamento do sistema;
- IV. Apresentar periodicamente, e sempre que forem exigidos, os seus veículos para vistoria técnica, comprometendo-se a sanar, no máximo em 48 (quarenta e oito) horas as irregularidades que possam comprometer conforto e segurança, a qualidade e a regularidade do transporte de passageiros, sujeitando-se ao afastamento de tráfego de veículos cujos defeitos comprometem a segurança da operação, os quais deverão ser substituídos por outros, com as mesmas características, de forma que o atendimento dos serviços de nenhum modo possa ser prejudicado;
- V. Dar condições de pleno funcionamento aos serviços de sua responsabilidade, sempre obedecendo aos parâmetros de eficiência, qualidade e pontualidade na forma deste Decreto;
- VI. Manter as características fixadas pelo Município para os veículos em operação;
- VII. Preservar a inviolabilidade dos instrumentos contadores de passageiros, controladores de quilometragem e demais instrumentos de controle e aferimento do sistema, na forma do regulamento;
- VIII. Apresentar seus veículos para início da operação em adequado estado de conservação e limpeza;
- IX. Manter em serviços apenas empregados devidamente cadastrados pelo órgão gerencial do Município;
- X. Comunicar imediatamente ao Município e no máximo em 24 horas do momento em que tiver ciência, a ocorrência de acidentes, em formulário a ser desenvolvido pelo órgão gerencial, informando também, as providências adotadas e a assistência a que for devida aos usuários e prepostos;
- XI. Preencher as guias e formulários referentes a dados operacionais, cumprindo prazos e normas fixadas pelo Município, através do órgão gerencial, na forma do regulamento;
- XII. Emitir e colocar em circulação bilhetes de passagem, inclusive referentes à tarifa especial para estudantes e o vale transporte, para aquisição antecipada pelos usuários, nos locais definidos pelo Município, em área central da cidade, todos os dias úteis do mês, especialmente adotando-se o sistema de bilhetagem eletrônica;
- XIII. Operar com imóveis, equipamentos, máquinas, peças, acessórios, móveis, oficinas, manutenção e pessoal vinculado ao serviço, objeto da concessão;



## **PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ**

### **CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO**

---

XIV. Proporcionar, periodicamente, treinamento e reciclagem do pessoal de operação, principalmente, nas áreas de relações humanas, segurança do tráfego e primeiros socorros, submetidos ao acompanhamento do Município através de seu órgão gerencial;

XV. Comprovar a contratação de apólice de seguros contra terceiros, na modalidade de responsabilidade civil facultativa, para todos os veículos operantes do sistema;

XVI. Construir abrigos cobertos, estilizados e adequados aos padrões urbanísticos e construtivos adotados pelo Município, nos pontos do sistema para embarque e desembarque de passageiros;

XVII. Realizar a manutenção dos abrigos cobertos nos pontos de embarque de passageiros.

§ 1º No caso de interrupção de viagens, a empresa operadora ficará obrigada a tomar imediatas providências para o seu prosseguimento, sem ônus para os usuários;

§ 2º Além de outras exigências que foram fixadas, os veículos, utilizados no Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, deverão portar em local de fácil visualização, externamente, na frente e atrás, dispositivos que facilitem a identificação, de dia e a noite, da linha respectiva, aprovado pelo Poder Executivo, na forma do Plano de Municipal de Transporte Coletivo;

§ 3º Os pontos de parada, definidos pelo Poder Executivo, correspondentes às diversas linhas do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, serão definidos na forma do Plano Municipal de Transporte Coletivo, e poderão ser modificados, de forma a propiciar o melhor atendimento da demanda.

Art. 28 Será observado o seguinte procedimento, quando da concessão dos serviços:

I. Os serviços regulares obedecerão, em regra, ao regime de concessão ou, excepcionalmente, o da autorização, na forma legal;

II. Os serviços especiais, experimentais e extraordinários serão delegados mediante autorização.

§ 1º Os prazos de delegação para exploração do serviço público serão os seguintes:

a) De 10 (dez) anos para os serviços regulares concedidos, permitida uma renovação pelo prazo de 02 (dois) anos, nunca excedendo, o total do prazo da concessão, a 12 (doze) anos;

b) Até 180 (cento e oitenta) dias para os serviços regulares emergenciais autorizados;

c) Até 180 (cento e oitenta) dias para os serviços experimentais.

§ 2º As autorizações para serviços extraordinários serão emitidas com a validade específica para cada caso, e não poderão ser superiores a 30 (trinta) dias;



## **PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ**

### **CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO**

---

§ 3º Os prazos referidos nas alíneas b e c do §1º deste artigo poderão ser renovados por iguais períodos, uma única vez, respeitadas as disposições deste Decreto;

§ 4º No caso da concessão dos serviços regulares, a concessionária deverá, no prazo máximo de 06 (seis) meses antes do termo final do prazo contratual, requerer expressamente a renovação da concessão, por 02 (dois) anos, junto ao Poder Concedente, desde que demonstrado previamente o atendimento das condições fixadas no art. 5º deste Decreto.

Art. 29 A concessão ou autorização para exploração do serviço de transporte coletivo será formalizada pelo Município e celebrada entre este e a concessionária, homologado pelo chefe do Poder Executivo Municipal em contrato específico, no qual ficam incluídos como cláusulas necessárias todos os dispositivos deste Decreto.

§ 1º A concessão obedecerá ao procedimento licitatório da concorrência pública por técnica e preço, avaliando-se, necessariamente:

- a) Frota disponível e disponibilizada para prestação dos serviços no lote de operação;
- b) Capacidade técnica operacional;
- c) Instalações disponibilizadas e disponíveis para prestação dos serviços;
- d) Experiência da empresa em transporte coletivo urbano de passageiros como serviço público, na forma do inc. V do art. 30 da Constituição Federal;

§ 2º O item "preço" da concorrência será determinado, na forma do Edital de Licitação, através da Margem Mínima de Lucro Líquido.

Art. 30 Do termo de concessão e do ato de autorização, deverão constar, além dos requisitos exigidos por lei, os seguintes:

- I - Qualificação das partes, seus representantes legais e respectivos poderes de representação;
- II - Objeto das prestações dos serviços;
- III - Frota necessária;
- IV - Característica dos serviços;
- V - Procedimentos contábeis;
- VI - Forma de remuneração dos serviços;
- VII - Elenco das obrigações da empresa;
- VIII - Foro, local e data da assinatura.



Parágrafo único. Poderá o órgão gerencial, estabelecer além das condições dispostas neste Decreto, outras que considerar necessárias ao bom desempenho do serviço, desde que guardem correspondência com os princípios traçados neste Decreto.

## CAPÍTULO II

### DAS PENALIDADES, DA RENOVAÇÃO E DA EXTINÇÃO CONTRATUAL

Art. 31 Os contratos de concessão e o ato de autorização poderão ser:

I - Renovados: a renovação constitui modificação do termo de concessão e somente poderá ocorrer por uma única vez, por um período de mais 02 (dois) anos nunca excedendo 12 (doze) anos contados do início do período originalmente outorgado, desde que a concessionária que já venha operando os serviços tenha, durante o período da concessão, cumprido com eficácia as regras operacionais baixadas pelo órgão gerencial, em especial as determinadas pelo art. 5º deste Decreto, cabendo ainda a renovação na autorização para a exploração dos serviços emergenciais, experimentais e extraordinários.

II - Suspensos: a suspensão será parcial, e não excederá a 90 (noventa) dias e, ocorrerá quando a concessionária, comprovadamente, por motivos considerados justos pelo órgão gerencial e sem prejuízo de interesse público, não puder dar integral cumprimento às condições contratuais, assegurado, previamente, a ampla defesa à concessionária ou autorizada.

III - Anulados: serão anulados os Termos de Concessão e Autorizações, nos seguintes casos, assegurados à concessionária ou autorizada, de todo o modo, o direito ao devido processo administrativo, ao contraditório e à ampla defesa:

- a) Quando houver sido outorgado por órgão incompetente;
- b) Quando ocorrer omissão de formas ou requisitos estabelecidos em lei, decreto ou regulamento para outorga da concessão ou autorização;
- c) Nos casos de vícios processuais administrativos devidamente demonstrados.

IV - Extintos: a extinção da concessão ou autorização ocorrerá por um dos seguintes motivos:

- a) Término do contrato;
- b) Mútuo acordo entre as partes;
- c) Resgate ou encampação;



- d) Cassação e resolução;
- e) Falência ou insolvência da concessionária ou autorizada;
- f) Superveniência da lei ou decisão judicial que caracterize a inexecutabilidade do contrato, termo ou ato.

§ 1º A extinção ocorre pela conclusão do prazo da concessão ou da autorização ou por denúncia do concessionário ou autorizado;

§ 2º Ocorrendo mútuo acordo, as partes decidirão sobre os procedimentos a serem adotados, observando o disposto no contrato, termo ou ato;

§ 3º O resgate ou encampação constitui à retomada dos serviços na vigência do termo ou ato, por interesse público, limitando-se o direito da concessionária ou autorizada à justa indenização pela comprovação de perdas e danos, assegurada o devido processo administrativo (ampla defesa e contraditório pleno);

§ 4º A resolução da concessão ou cassação da autorização constitui sanção aplicável por inadimplemento das cláusulas do contrato, termo ou ato, por falta grave ou perda dos requisitos de idoneidade moral ou capacidade técnica, operacional ou administrativa da concessionária ou autorizada;

§ 5º Na extinção do termo ou ato por superveniência da lei, aplicar-se-á o disposto no §1º, do inciso IV, deste art. 32, e na decorrente de decisão judicial, o que for estabelecido pela sentença, devidamente transitada em julgado.

Art. 32 O contrato deverá conter os dados essenciais quanto ao objeto, características do serviço, obrigações e direitos da concessionária, além da especificação da forma de remuneração.

Art. 33 Às contratadas não serão permitidas ameaças de interrupção, nem a solução de continuidade ou a deficiência grave na prestação do serviço de transporte coletivo público de passageiros, que deverá estar permanentemente à disposição do usuário.

Parágrafo único. Para assegurar a adequada prestação do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, bem como, o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, a Administração Pública poderá intervir na operação do serviço.

Art. 34 Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito deste Decreto:  
I - a reiterada inobservância dos dispositivos contidos na regulamentação do serviço, tais como os concernentes ao itinerário ou horário determinado, salvo por motivo de força maior;





## **PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ**

### **CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO**

---

II - o não atendimento de notificação expedida pela Administração Pública para retirar de circulação veículo considerado em condições inadequadas para o serviço;

III - o descumprimento da legislação, de modo a comprometer a continuidade dos serviços executados;

IV - o descumprimento pela contratada de suas obrigações tributárias, previdenciárias e trabalhistas;

V - a ocorrência de irregularidades contábeis, fiscais e administrativas, que possam interferir na execução dos serviços prestados;

VI - a ocorrência de fatos e situações que violem os direitos dos usuários;

VII - a falta de controle interno, produzindo entre outras irregularidades a evasão de receita.

Art. 35 Pelo não cumprimento das disposições constantes deste Decreto e das demais normas legais aplicáveis, bem como do contrato, observado o disposto na Lei Federal nº 8.987, de 1995, serão aplicadas aos operadores do Sistema, as seguintes sanções:

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - intervenção, no caso de concessão;

V - rescisão do contrato.

Art. 36 A execução de qualquer serviço de transporte de passageiros, sem a devida delegação ou autorização do órgão gerencial da Prefeitura Municipal de Itapoá, tipifica ato ilegal e clandestino, sujeitando seu autor às sanções regulamentadas pela Administração Pública.

Art. 37 Do ato da intervenção deverá constar:

I - os motivos da intervenção e sua necessidade;

II - o prazo de intervenção, que será de, no máximo, 180 (cento e oitenta) dias;

III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;

IV - o nome do interventor que, representando a Administração Pública, coordenará a intervenção.

Art. 38 No período de intervenção, a Administração Pública assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a



## **PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ**

### **CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO**

---

contratada utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.

Art. 39 Cessada a intervenção, se não for extinto o contrato, a administração do serviço será devolvida à contratada, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

### **CAPÍTULO III**

#### **DA EMPRESA CONCESSIONÁRIA**

Art. 40 Somente poderá habilitar-se à prestação do serviço de transporte coletivo a empresa que se organizar observando as normas estabelecidas e que, após a licitação pertinente à concessão, abra representação neste Município, e desde que seu objeto social seja compatível com a prestação de serviços de transporte coletivo urbano.

Parágrafo único. Para fins da concorrência pública destinada à escolha da empresa concessionária do sistema regular de transporte coletivo urbano do Município de Itapoá, será o sistema representado pelo Plano de Transportes de Itapoá na forma a ser definida pelo Edital de Licitação.

Art. 41 As multas e infrações cometidas pela empresa concessionária deverão ter como referência de pagamento a Unidade Padrão Municipal - UPM, sendo que na ocorrência de qualquer infração descrita no Anexo I, a concessionária será enquadrada conforme os grupos de multas ali determinados.

### **CAPÍTULO IV**

#### **DOS VEÍCULOS**

Art. 42 Serão aprovados, para os serviços de transporte coletivo, veículos apropriados às características das vias públicas do Município e que satisfaçam às especificações técnicas, normas e padrões técnicos estabelecidos pela Legislação Nacional de Trânsito, Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT e do Órgão Gerencial Municipal.

Art. 43 Normas complementares serão baixadas pelo órgão gerencial, estabelecendo exigências, para os veículos destinados aos serviços de transporte coletivo, tendo em vista o seguinte:

I - Requisitos e documentação para o licenciamento;



## PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ

### CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO

---

- II - Características mecânicas, estruturais e geométricas;
- III - Capacidade de transporte;
- IV - Pintura, comunicação visual e demais características internas e externas, inclusive forma de numeração dos veículos;
- V - Vida útil será de 12 anos e a idade média da frota será de 06 anos;
- VI - Condições de utilização do espaço interno e externo para publicidade;
- VII - Letreiros e avisos obrigatórios;
- VIII - Equipamentos obrigatórios, particularmente os de segurança e os de controle de passageiros transportados;
- IX - Detalhes de comunicação visual tais como: logotipos, inscrições, cores, etc.;
- X - Itinerário frontal conforme normas ABNT podendo ser na forma eletrônica ou pano, com altura das letras de 150 mm na cor estabelecida em normas ABNT.

Art. 44 Os veículos em operação deverão ser mantidos em perfeito estado de funcionamento, conservação e asseio, sendo submetido às vistorias periódicas pelo órgão gerencial, que poderá retirar do tráfego qualquer veículo que não atenda aos requisitos mínimos de segurança ou conforto, estabelecidos no manual de vistoria a ser desenvolvido pelo órgão de gerenciamento.

Parágrafo único. Semestralmente procederá ao órgão gerencial à vistoria ordinária dos veículos, em local e data determinados por este, para verificar suas condições segundo os ditames das exigências legais e regulamentos.

Art. 45 A frota da concessionária deverá ser composta de veículos em número suficiente para atender à demanda máxima de passageiros das linhas que operam, mais a frota reserva equivalente a um mínimo de 2% (dois por cento) e a um máximo de 5% (cinco por cento) da frota operacional.

§ 1º Na execução dos serviços, serão utilizados, exclusivamente, ônibus que atendam às especificações técnicas constantes da licitação, parte integrante do contrato de Concessão, bem como as demais especificações técnicas determinadas pelo órgão gestor do Poder Concedente, na forma do regulamento;

§ 2º A empresa concessionária será responsável pela segurança da operação e pela adequada manutenção, conservação e preservação das características técnicas dos veículos, o que será aferido pelo órgão gestor do Poder Concedente;

§ 3º É facultado ao órgão gestor encarregado da fiscalização, sempre que considerar conveniente, efetuar vistorias nos veículos, podendo neste caso, determinar a suspensão



## **PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ**

### **CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO**

---

de tráfego dos que não estiverem em condições de segurança e aplicar as penalidades cabíveis à concessionária;

§ 4º O veículo só poderá operar portando os documentos exigidos pela legislação de trânsito, afixados em local visível ao passageiro, bem como com indicação dos telefones dos órgãos de fiscalização e de formulários para registro de reclamações quanto à operacionalização do serviço.

Art. 46 A vida útil dos veículos será de no máximo 12 anos, e a frota não deverá exceder a idade de 06 (seis) anos de média.

§ 1º Poderá o Poder Executivo, através de ato específico, declarar revertido ao Município veículo da frota da concessionária, após o término da vida útil, mediante a complementação do respectivo saldo residual, na forma da Lei;

§ 2º A renovação da frota deverá ser procedida, necessariamente, com veículos novos, no ano de vencimento da sua vida útil, sendo vedado o reencarroçamento de veículos;

§ 3º Não poderão ser veiculados nos ônibus, pontos de parada e terminais cartazes com propaganda política, religiosa, filosófica ou ideológica, ressalvadas as exceções legais;

§ 4º Em caso de exploração de propaganda e publicidade nos veículos, a arrecadação proveniente deverá ser considerada para fins de cálculo da tarifa, na forma do determinado pelo art. 11 e seu parágrafo único, da Lei Federal 8.987/95.

Art. 47 Todos os veículos deverão circular equipados com tacógrafo ou controladores de quilometragem equivalentes de registro diário aferido, contador de passageiros lacrado, ou ainda, com outros instrumentos que vierem a ser determinados pelo Poder Concedente, sempre na forma do regulamento do sistema, sendo facultado ao órgão gerencial a fiscalização constante de tais instrumentos de registro e controle, sem qualquer aviso prévio à empresa concessionária.

§ 1º O mecanismo de abertura das portas de serviço dos veículos em operação deve ter seu comando situado no posto do motorista, ao abrigo de manuseio não autorizado, podendo ser pneumático ou eletro-pneumático;

§ 2º O mecanismo mencionado no parágrafo anterior deve conter dispositivo capaz de impedir a aceleração do veículo quando quaisquer das portas de serviço estiverem abertas, bem como também, de impedir a abertura das mesmas com o veículo em movimento;

§ 3º Somente serão incorporados à frota do sistema de transporte coletivo urbano veículos novos que atenderem integralmente às disposições deste Decreto e dos regulamentos a ele complementares;



## **PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ**

### **CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO**

---

§ 4º Todos os veículos em operação deverão ser cadastrados no Município, através do órgão gerencial, de acordo com as normas, características e especificações técnicas fixadas pelo mesmo, bem como satisfazer as normas do Código Nacional de Trânsito e da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, devendo a concessionária manter, em quadro de fácil visualização, afixado em cada veículo, em operação, as seguintes informações atualizadas:

- I - Marca modelo, ano de fabricação e placa do veículo;
- II - Data da entrada do veículo em operação;
- III - Cartão de vistoria realizada pelo órgão de fiscalização;
- IV - Informação de gratuidades para idosos e deficientes físicos;
- V - Informação de troco máximo;
- VI - Informação de gratuidades para estudante;
- VII - Valor da Tarifa.

#### **CAPÍTULO V**

#### **DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 48 Este Decreto entra em vigor na data de sua assinatura.

Itapoá (SC), 13 de julho de 2012.

**MÁRIO ELÓI TAVARES**  
PREFEITO MUNICIPAL



ANEXO I

**CÓDIGO DISCIPLINADOR DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO POR ÔNIBUS DO  
MUNICÍPIO DE ITAPOÁ**

Art. 1º Fica instituído o Código Disciplinar do Serviço de Transporte coletivo por ônibus do Município de Itapoá, constituído de 04 (quatro) grupos de infrações.

Art. 2º Para efeito de aplicação dos preceitos estabelecidos no Regulamento do serviço de Transporte Coletivo por ônibus do Município de Itapoá, as infrações ao presente código são classificadas de acordo com o seu grau de gravidade.

Art. 3º Na reincidência as infrações previstas no presente Código, as multas serão aplicadas conforme disposto no regulamento de transporte Coletivo por Ônibus do Município de Itapoá

Art. 4º As multas quando aplicadas, serão baseadas na Unidade Padrão do Município - UPM - ou qualquer outro indicador que venha a ser estabelecido pelo poder público municipal.

GRUPO I – Multa equivalente a 100 unidades padrão do município – UPM.

1.1 – Da Empresa Operadora.

1.1.1 – Executar serviços de transporte de passageiros, sem o consentimento expresso da concedente, cada viagem realizada correspondera a um auto de infração.

1.1.2 – Deixar de cumprir Edital, Ordem de Serviço, Aviso, Ofício, Memorando ou determinação expressa do órgão gerencial do transporte coletivo do município de Itapoá.

1.1.3 - Manter veículo em serviço sem o licenciamento do órgão gerencial do transporte coletivo do município de Itapoá ou deixar de retirá-lo de circulação quando exigido.

1.1.4 – Manter pessoal de operação em atividade, sem o devido cadastramento no do órgão gerencial do transporte coletivo do município de Itapoá.

1.1.5 – Manter em serviço preposto cujo afastamento tenha sido exigido pelo do órgão gerencial do transporte coletivo do município de Itapoá.

1.1.6 – Colocar em operação veículo que não apresente condições de segurança.

1.1.7 – Manter em serviço preposto com moléstia infecto-contagioso ou mental,



## **PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ**

### **CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO**

---

ou ainda, em estado de embriaguez alcoólica ou drogados por outras substancias.

1.1.8 – Colocar em tráfego veículo sem cobrador para atender aos serviços, salvo em caso determinado pelo órgão gerencial do transporte coletivo do município de Itapoá.

1.1.9 - Operar veículo sem o dispositivo de controle de dados operacionais ou com seus lacres violados.

1.1.10 – Fraudar o preenchimento de formulário ou documento de controle operacional, ou reincidir em incorreções no seu preenchimento.

1.1.11 – Autorizar ou permitir que preposto não credenciado atue no preenchimento dos formulários ou documentos, emanados do órgão gerencial do transporte coletivo do município de Itapoá.

1.1.12 – Cobrar tarifa diferente daquela homologada.

1.1.13 – Deixar de recolher nos prazos e nas condições pré-fixados pelo do órgão gerencial do transporte coletivo do município de Itapoá quantias relativa à Receita Publica.

1.1.14 – Adulterar ou falsear dados informações de natureza diversa a fim de obter ganhos ilícitos.

1.1.15 – Restringir deliberadamente a oferta de transporte em proporção que prejudique o bom desempenho do serviço.

1.1.16 – Manter fora de cobertura o seguro obrigatório contra acidentes, inclusive de terceiros.

1.1.17 – Deixar de cumprir com a programação de renovação, aplicação ou dedução da frota circulante da Empresa Operadora, quando estabelecida pelo órgão gerencial do transporte coletivo do município de Itapoá.

1.1.18 – Deixar de prestar informações e os resultados contábeis, relatórios e outros dados e documentos solicitados pelo do órgão gerencial do transporte coletivo do município de Itapoá.

#### **GRUPO I - Multa equivalente a 50 unidades padrão do Município – UPM**

##### **1.2– Do pessoal de Operação.**

1.2.1 - Portar, em serviço, arma de qualquer natureza.

1.2.2 – Deixar de prestar socorro a usuário ferido, em caso de sinistro.

1.2.3 – Desrespeitar e desacatar durante a realização de viagem regular, usuário



## **PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ**

### **CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO**

---

do sistema, em especial os que detêm direito constituídos do passe gratuito e meia- passagem.

1.2.4 – Alterar por decisão própria em consentimento do órgão gerencial do transporte coletivo do município de Itapoá, o itinerário da linha e os pontos de parada.

1.2.5 – Abastecer ou efetuar manutenção do veículo com passageiro a bordo.

**GRUPO II – Multa equivalente a 30 Unidades Padrão do Município UPM.**

**2.1 – Da Empresa Operadora.**

2.1.1 – Operar com veículo sem limpeza interna ou externa, no início da jornada.

2.1.2 – Estacionar veículo em número superior ao permitido nos pontos iniciais, ou nos terminais, prejudicando a operação do sistema.

2.1.3 – Iniciar o serviço diário com falta de iluminação interna ou externa, campainha, extintor de incêndio, iluminação do letreiro indicativo, ou de qualquer dos equipamentos obrigatórios.

2.1.4 – Usar durante a operação, descarga livre, bem como, silenciadores insuficientes ou deficientes.

2.1.5 – Operar com veículos produzindo fumaças em níveis superiores aos legalmente admitidos.

2.1.6 – Veicular propaganda não autorizada.

2.1.7 – Utilizar veículo de uma linha a serviço da outra, sem permissão expressa do órgão gerencial do transporte coletivo do município de Itapoá.

2.1.8 – Deixar de comunicar o órgão gerencial do transporte coletivo do município de Itapoá, dentro de vinte e quatro horas, os acidentes ocorridos com a participação de seu veículo.

2.1.9 – Não providenciar a retirada do veículo avariado, da via pública.

2.1.10 – Não manter em dia o seu registro no órgão gerencial do transporte coletivo do município de Itapoá, e demais órgãos competentes.

2.1.11 – Deixar de recolher as importâncias devidas ao órgão gerencial do transporte coletivo do município de Itapoá de acordo com os prazos e condições por este definido.





GRUPO II – Multas e Equivalente a 25 Unidades Padrão do Município – UPM

2.2 – Do pessoal da operação.

2.2.1 – Interromper viagens antes do ponto final, sem motivo justificado.

2.2.2 – Descartar ou se opor à fiscalização do órgão gerencial do transporte coletivo do município de Itapoá, ou de autoridades competentes definidas em Lei.

2.2.3 – Recusar passageiros sem motivos justificados.

2.2.4 – Permitir o acesso de passageiros conduzindo mercadoria e objetos que possam colocar em perigo a segurança e o conforto dos demais.

2.2.5 – Deixar de recolher o veículo, quando ocorrerem indícios de problemas mecânicos, que possam causar descontinuidade do serviço, ou por em risco a segurança de passageiros e terceiros.

2.2.6 – Desrespeitar o esquema de operação dos corretores e faixas exclusivas, ou outro mecanismo operacional adotados no sistema.

2.2.7 – Transportar passageiros sem cobrança de passageiros, ou permitir ingresso por porta indevida, salvo os casos permitidos no regulamento.

2.2.8 - Cobrar a qualquer título, importância indevida ou não consentida pelo do órgão gerencial do transporte coletivo do município de Itapoá.

2.2.9 – Alterar, recusar ou falsificar os documentos exigidos pelo do órgão gerencial do transporte coletivo do município de Itapoá.

2.2.10 – Dar partida com passageiros embarcando ou desembarcando.

2.2.11 – Não providenciar obtenção de transporte para usuários em caso de avaria ou interrupção de viagem.

2.2.12 – Dirigir inadequadamente, desobedecendo às regras de sinalização do trânsito, incluindo o excesso de velocidade, com risco de produzir acidentes.

2.2.13 – Operar sem condições satisfatórias de saúde física e mental, inclusive quando portados de intoxicação (estado de embriaguez alcoólica) ou drogado por outras substâncias.

GRUPO III – Multas equivalentes a 20 Unidades Padrão do Município – UPM

3.1 – Da Empresa Operadora.

3.1.1 – Deixar de inscrever as legendas internas ou externas obrigatórias ou inserir inscrições não autorizadas nos veículos.



## **PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ**

### **CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO**

---

3.1.2 – Transitar com o veículo derramando combustível ou lubrificante na via pública.

3.1.3 – Deixar de afixar, adequadamente, as condições determinadas pela Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo, nos veículos.

3.1.4 – Utilizar equipamentos danificados nos sistemas de controle de passageiros e quilometragem.

3.1.5 – Deixar de fornecer o uniforme aos que exercem atividades no quadro da Empresa Operadora.

#### **GRUPO III – Multas equivalentes a 15 Unidades Padrão do Município – UPM**

##### **3.2 – Do Pessoal de Operação.**

3.2.1 – Utilizar aparelhos sonoros no interior dos veículos, sem permissão do órgão gerencial do transporte coletivo do município de Itapoá.

3.2.2 – Utilizar aparelhos sonoros no interior dos veículos em volume incompatível com Resolução e Leis Vigentes e/ou programas que atentem contra a moral e os costumes.

3.2.3 – Estacionar o veículo fora do ponto inicial, intermediária ou final de linha, sem motivo justificado.

3.2.4 – Atrasar ou adiar o horário de viagens sem motivos justificado.

3.2.5 – Fumar no interior do veículo

3.2.6 – Ocupar, sentado, o lugar de passageiros no veículo.

3.2.7 – Permanecer na entrada ou saída de veículos dificultando o embarque e desembarque dos passageiros.

3.2.8 – Permitir o transporte de animais de qualquer espécie nos veículos de passageiros.

3.2.9 – Não se apresentar corretamente uniformizado.

3.2.10 – Provocar discussão com passageiros ou integrantes do quadro pessoal.

3.2.11 – Deixar de atender ao sinal de parada embarque ou desembarque.

3.2.12 – Estacionar o veículo afastado do meio-fio para embarque e desembarque de passageiros, sem motivo justificado.

3.2.13 – Colocar o veículo em movimento com porta aberta.

3.2.14 – Abrir porta de desembarque com o veículo em movimento.



## **PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ**

### **CHEFIA DE GABINETE DO PREFEITO**

---

3.2.15 – Cobrar tarifa diferente da aprovada ou recusar a fornecer troco integralmente.

3.2.16 – Permitir a atividade de vendedores ambulantes no interior do veículo.

3.2.17 – Deixar de cumprir os horários e frequências de viagens determinadas pelo órgão gerencial do transporte coletivo do município com excesso de lotação e/ou não sinalizar com a indicação (LOTADO), conforme lotação definida pela Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo.

3.2.19 – Transportar passageiros visivelmente embriagados, drogados, ou que de alguma forma comprometam a segurança e o bem estar dos usuários.

3.2.20 – Deixar permanecer no interior do veículo passageiro de comportamento incivil.

3.2.21 – Manter conversação com passageiros com o veículo em movimento.

#### **GRUPO IV - Multa Equivalente a 10 Unidades Padrão do Município – UPM**

##### **4.1 – Da Empresa Operadora.**

4.1.1 – Pela inobservância do que dispõe o parágrafo 1º do art. 60 do regulamento de Transporte coletivo por Ônibus do Município de Itapoá, no que concerne aos prazos estabelecidos na advertência, ao do órgão gerencial do transporte coletivo do município de Itapoá converterá em multa diária.

4.1.2 – Reincidência de infrações não capituladas neste grupo, que dispensam a emissão de advertência por escrito.



ANEXO II

ESTRUTURA TARIFARIA DO SERVICO DE TRANSPORTE COLETIVO POR ÔNIBUS DO MUNICIPIO DE ITAPOÁ:

1 – ESTRUTURA DE CUSTOS OPERACIONAIS:

a) Custos despesas (Despesas Variáveis);

- Combustível;
- Óleo Lubrificante;
- Rodagem;

b) Custos Independentes (Despesas Fixas);

- Capital;
- Despesas com peças e acessórios;
- Despesas co Pessoal de Operação e manutenção;
- Despesas Administrativas.

2 – CÁLCULOS DA TARIFA:

$$\text{TARIFA} = \frac{\text{CUSTOS OPERACIONAIS TOTAIS (CT)}}{\text{INDICE DE PASSAGEIROS POR QUILOMETRO (IPK)}}$$

$$\text{TARIFA} = \frac{\text{C.T.}}{\text{I P K}}$$

OBS.: Na determinação do IPK (Índice de passageiros por quilometro), o dado operacional relativo ao numero de passageiros transportados por período, a ser utilizado no cálculo, considerará o efeito do Passe Estudantil.