

ANEXO I
PROJETO BÁSICO

1 APRESENTAÇÃO

Este documento apresenta o projeto básico para a licitação e a operação dos serviços regulares de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado do Paraná.

O sistema será do tipo tronco-alimentador e sua operação será dividida em quatro lotes geograficamente distintos.

As linhas serão intermunicipais rodoviárias, podendo operar com veículos dos tipos Convencional, Leito e/ou Misto; e intermunicipais metropolitanas, quando operadas por veículos tipo urbano, visando ao atendimento de demandas motivadas, principalmente, por viagens diárias casa-trabalho de curta extensão.

Neste documento, são apresentadas as justificativas jurídica e técnica para a licitação dos serviços, bem os dados referentes às linhas a serem operadas em cada um dos quatro lotes delimitados: Leste e Campos Gerais, Oeste, Noroeste e Norte.

2 JUSTIFICATIVA JURÍDICA

Considerando a necessidade de melhoria contínua na prestação dos serviços públicos, verifica-se a conveniência do presente processo licitatório para a concessão do Serviço de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros, nas espécies rodoviário e metropolitano.

A presente licitação se justifica, sob o ponto de vista do atendimento aos requisitos legais, bem como sob o ponto de vista da necessidade de prover o Estado do Paraná de serviço de transporte público intermunicipal de passageiros eficiente e eficaz, pelas razões que passa a expor.

A Constituição Federal de 1988 previu, em seu artigo 175, que cabe ao Poder Público, diretamente, ou mediante concessão e/ou permissão, a prestação de serviços públicos. As competências para a prestação dos diversos serviços públicos encontram-se, como regras, inseridas na Constituição Federal de 1988 na medida em que, convencionalmente, pode-se conceituar o serviço público como atividade que foi retirada, pela Constituição ou pela lei, do regime de total liberdade de iniciativa para inseri-la em um regime total ou parcialmente de direito público.

No que diz respeito ao serviço público de transporte, a Constituição Federal estabeleceu expressamente competências para a União Federal e para os municípios,

respectivamente no artigo 21, inciso XII, alíneas “d” e “e”, e no artigo 30, inciso V. Entretanto, a Constituição ainda atribuiu aos Estados competência residual, isto é, competência para atuações em todas as áreas que não lhe foram vedadas. Assim, o Estado do Paraná poderá delegar mediante concessão ou permissão o serviço de transportes de sua competência.

O transporte intermunicipal é considerado serviço público e desta forma o disposto no art. 175 da Constituição Federal obriga ao Poder Público, no caso o Estado do Paraná, a prestar o serviço diretamente ou delegá-lo à iniciativa privada por meio de licitação, in verbis “incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos”. Por sua vez a “Lei das Concessões e Permissões”, Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e a Lei Federal nº 9.074, de 27 de julho de 1995, em seus artigos 5º e 2º, respectivamente, estabelecem que “O poder concedente publicará, previamente ao edital de licitação, ato justificando a conveniência da concessão ou permissão, caracterizando seu objeto, área e prazo”.

Desta forma, não resta dúvida sobre a necessidade de licitação para o transporte público intermunicipal de passageiros e da competência do Estado para executá-la, principalmente considerando que a operação atual se dá em caráter precário, com base em contratos vencidos.

A propósito do contexto regulatório, as normas e os regulamentos do transporte no Paraná têm seu início em 1946, marcados pela criação do DER/PR, na época autarquia da Secretaria de Viação e Obras Públicas (SVOP), com o objetivo de conceder e de fiscalizar os serviços do transporte coletivo de passageiros do estado do Paraná, com base nos artigos 86 a 122 do Regulamento Estadual de Trânsito. De acordo com esse regulamento vigente na época, não eram obrigatórias as licitações dos serviços de transporte público, sendo realizadas mediante solicitação das empresas diretamente ao órgão responsável.

O Decreto Estadual nº 17.859, de 23 de abril de 1965, aprovou o Regulamento do Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal, revogando os artigos 86 a 122 do Regulamento Estadual de Trânsito. Em 1974, foi aprovado o segundo Regulamento de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do estado, pelo Decreto Estadual nº 5.246, de 29 de março de 1974 – válido até 1988.

Posteriormente, um terceiro Regulamento dos Transportes foi aprovado pelo Decreto Estadual nº 2.435, de 8 de fevereiro de 1988, sendo revogado pelo Decreto Estadual nº 5.472,

de 2 de agosto de 1989, o qual manteve as disposições da alínea “e” do artigo 96 do Decreto Estadual nº 17.859/1965 e restaurou a regulamentação aprovada pelo artigo 1º do Decreto Estadual nº 5.246/1974, com exceção do parágrafo 2º do artigo 14, perante a proibição de renovação de contratos de concessão evidenciada pela *Constituição Federal de 1988*.

O Decreto Estadual nº 2.435/1988 foi uma tentativa do Poder Executivo Estadual de fazer cumprir a *Constituição da República Federativa do Brasil*, promulgada em 5 de outubro de 1988, que exigia a realização de licitações para concessão das linhas regulares do transporte de passageiros.

Já no ano de 2000, entrara em vigor o Decreto Estadual nº 1.821, de 28 de fevereiro de 2000, que aprova o *Regulamento do Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná* e revoga o Decreto Estadual nº 5.246/1974, o Decreto Estadual nº 2.435/1988 e o Decreto Estadual nº 5.472/1999, exceto as disposições da letra “e” do artigo 96 do Decreto Estadual nº 17.859/1965 (PARANÁ, 2000a).

O Regulamento do Transporte, aprovado pelo Decreto Estadual nº 1.821/2000, está **em vigor até a presente data**, com modificações efetuadas ao longo dos anos, visando à sua adequação às necessidades de prover as bases da operação do sistema em caráter precário, viabilizando seu controle e fiscalização, conforme exposto no Quadro 1.

DECRETO ESTADUAL	SÚMULA
Nº 4.977, 15 de junho de 2005	Estabelece normas relativas às saídas de emergência em serviços intermunicipais
Nº 5.095, de 19 de julho de 2005	Define isenções do pagamento de tarifa nos serviços de característica metropolitana
Nº 1.729, de 31 de outubro de 2007	Inclui § 3º no artigo 3º do Decreto nº 4.977/2005, indicação de saída de emergência por meio de displays indicativos
Nº 4.742, de 15 de maio de 2009	Regulamenta a gratuidade para Pessoas com Deficiência (PcD)
Nº 7.340, de 8 de junho de 2010	Altera a idade média da frota para execução de serviços intermunicipais
Nº 5.388, de 24 de julho de 2012	Altera o artigo 53 que versa sobre os veículos
Nº 7.496, de 4 de março de 2013	Altera o artigo 67, incluindo um motivo de aplicação de multa no grupo II e no grupo VI
Nº 3.046, de 14 de outubro de 2019	Altera os artigos 53 e 80 do Decreto nº 1.821/2000, incluindo a obrigatoriedade do Certificado de Segurança Veicular (CSV)
Nº 7.099, de 10 de março de 2021	Altera os artigos 26, 46 e 83 do Decreto nº 1.821/2000 e diz respeito a bilhetes de passagem, terminais rodoviários e transporte de trabalhadores em veículos de carga
Nº 2.818, de 14 de julho de 2023	Altera os artigos 22, 55 e 79 do Decreto nº 1.821/2000 relacionados ao registro e à renovação das empresas e da frota

Quadro 1 – Síntese do histórico legislativo acerca do transporte intermunicipal no Paraná

Destaca-se, ainda, no âmbito da legislação estadual, a edição da Lei Complementar 153, de 10 de janeiro de 2013, que dispõe que o transporte coletivo público intermunicipal de passageiros do Estado do Paraná, como serviço público, terá sua organização, gerenciamento e planejamento providos pela Administração Pública Estadual – cujas competências e atribuições são distribuídas entre a **Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC**, atual Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná – AMEP) e DER/PR – além de prover as bases legais para a sua delegação, inclusive quanto ao prazo de duração das concessões:

Art. 1º O transporte coletivo público intermunicipal de passageiros do Estado do Paraná, como serviço público, terá sua organização, gerenciamento e planejamento providos pela Administração Pública Estadual.

§ 1º No âmbito da Administração Pública Estadual, as competências para delegação do serviço de transporte coletivo público intermunicipal de passageiros de linhas rodoviárias e metropolitanas do interior, bem como as funções fiscalizatórias, de planejamento e de gestão do mesmo serviço serão exercidas pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná – DER/PR.

§ 2º No âmbito da Administração Pública Estadual, as competências para delegação do serviço de transporte coletivo público intermunicipal de passageiros entre os Municípios de Adrianópolis, Agudos do Sul, Almirante Tamandaré, Araucária, Balsa Nova, Bocaiúva do Sul, Campina Grande do Sul, Campo do Tenente, Campo Largo, Campo Magro, Cerro Azul, Colombo, Contenda, Curitiba, Doutor Ulysses, Fazenda Rio Grande, Itaperuçu, Lapa, Mandirituba, Piên, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, Quitandinha, Rio Branco do Sul, Rio Negro, São José dos Pinhais, Tijucas do Sul, Tunas do Paraná, da Região Metropolitana de Curitiba, bem como as funções fiscalizatórias, de planejamento e de gestão do mesmo serviço serão exercidas pela Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba - COMEC, criada pela Lei Estadual nº 6.517, de 02 de janeiro de 1974.

§ 3º No exercício das competências referidas no parágrafo anterior, fica a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – COMEC autorizada a celebrar convênios e/ou consórcios públicos com o Município de Curitiba e os entes de sua administração direta e indireta, bem como com os demais municípios da Região Metropolitana de Curitiba, para integração de sistemas de transporte coletivo de passageiros e para delegação do exercício da fiscalização e gestão do serviço de transporte intermunicipal metropolitano.

§ 4º Fica o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná – DER/PR autorizado a delegar o serviço de transporte coletivo público intermunicipal de passageiros nos Municípios da Região Metropolitana referidos no § 2º, que tenham ligação com os demais Municípios do Paraná, mediante autorização da Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – COMEC.

Art. 2º Ficam o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná – DER/PR e a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – COMEC, mediante procedimentos distintos e específicos, no âmbito de suas competências, autorizados a delegar a terceiros, por meio de concessão, precedida de licitação na modalidade concorrência pública, a prestação e a exploração de serviços públicos de transporte coletivo intermunicipal de passageiros no Estado do Paraná, pelo prazo de vinte anos.

§ 1º O prazo de concessão definido no caput do presente artigo poderá ser prorrogado, por igual período, em qualquer dos seguintes casos:

I - quando a concessionária houver prestado o serviço com regularidade e qualidade satisfatória, no prazo original da concessão;

II - quando, mediante apuração técnica do Poder Concedente, além do disposto no inciso anterior, for constatado que a concessionária não teve assegurado o equilíbrio econômico-financeiro de seu contrato, possuindo parcelas de investimentos em bens e instalações a depreciar ou remunerações tarifárias não auferidas durante a concessão.

Observa-se, de plano, que a lei em comento estabelece expressamente o regime jurídico para a delegação dos serviços públicos regulares de transporte intermunicipal de passageiros no Estado do Paraná é o da **concessão**, razão pela qual este relatório aborda tão somente o regramento relativo a tal modalidade.

[Nota: alterar a redação do parágrafo da lei, conforme eventuais mudanças na lei de referência para o estabelecimento do regime jurídico para a delegação dos serviços].

Ainda no contexto legal do estado do Paraná, no que tange à outorga de bens e serviços, não se pode deixar de mencionar a Lei nº 15.608 de 16 de agosto de 2007, que estabelece normas sobre licitações, contratos administrativos e convênios no âmbito dos Poderes do Estado do Paraná.

A esta lei é aplicada à outorga dos serviços e subordinam-se às suas disposições: os órgãos da administração direta, as autarquias, inclusive as em regime especial e as fundações públicas, os fundos especiais, não personificados, pelo seu gestor e as sociedades de economia mista, empresas públicas e demais entidades de direito privado, controladas direta ou indiretamente pelo Estado do Paraná, prestadoras de serviço público e estabelece que todos os procedimentos regulados por esta lei devem ter como objetivo a ampliação da disputa.

Além de definir conceitos importantes para o processo licitatório, a Lei estabelece como Projeto Básico: *“o conjunto de elementos necessários à definição do objeto pretendido pela Administração Pública e suficiente à elaboração da proposta, com nível de precisão adequado para caracterizar a obra ou o serviço de engenharia, ou o complexo de obras ou serviços de engenharia, elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares (...)”*.

É importante destacar que a norma estipula como princípios aos quais os contratos estão juridicamente condicionados, quais são: os princípios universais da isonomia e sustentabilidade ambiental, os princípios reguladores da Administração Pública, tais como legalidade, finalidade, impessoalidade, publicidade, moralidade, eficiência, celeridade, economicidade, razoabilidade, proporcionalidade, devido processo legal e

motivação dos atos e os princípios inerentes às licitações de vinculação ao instrumento convocatório, justo preço e competitividade.

O Capítulo V prevê como requisitos para a licitação de serviços: a previsão de recursos orçamentários que assegurem o pagamento das obrigações decorrentes, a prévia existência de projeto básico e a critério da Administração de projeto executivo, elaborados por profissional detentor de habilitação específica, a compatibilidade com a previsão de recursos orçamentário-financeiros para sua realização, o plano de gerenciamento da execução do objeto, a disponibilidade de recurso orçamentário e uma estimativa do impacto orçamentário-financeiro.

Destaca-se que a programação da execução dos serviços deve ser realizada em sua totalidade, com previsão de custos atual e final, prazos e cronograma mensal de desembolso, sendo que é vedado o retardamento imotivado da execução do serviço, ou de suas parcelas, se existente previsão orçamentária para sua execução total, salvo insuficiência financeira ou comprovado motivo de ordem técnica.

Assim como é relevante mencionar que a Lei veda incluir no objeto da licitação: a obtenção de recursos financeiros para sua execução, qualquer que seja a sua origem, exceto nos casos de empreendimentos executados e explorados sob o regime de concessão, o fornecimento de serviços sem previsão de quantidades ou cujos quantitativos não correspondam às previsões reais do projeto básico ou executivo, serviços sem similaridade ou de marcas, características e especificações exclusivas, salvo nos casos em que for tecnicamente justificável.

É válido frisar que a norma estipula que os serviços devem, primeiramente, considerar os seguintes requisitos: segurança, funcionalidade e adequação ao interesse público, economia na execução, conservação e operação, possibilidade de emprego de mão-de-obra, materiais, tecnologia e matérias-primas existentes no local, facilidade na operação, durabilidade, adoção das normas técnicas de saúde e de segurança do trabalho adequadas e a avaliação do impacto ambiental.

Ainda no que concerne à legislação estadual, cabe destacar, no Quadro 2, as seguintes normas aplicáveis ao transporte intermunicipal de passageiros, inclusive quanto à regulação dos aspectos institucionais e de competências.

LEGISLAÇÃO	SÚMULA
Lei Estadual 6.517 - 02 de janeiro de 1974	Institui a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba - COMEC
Lei Complementar nº 94, de 23 de julho de 2002, alterada pela Lei Complementar nº 202, de 27 de dezembro de 2016	Cria a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná
Lei nº 11.721, de 20 de maio de 1997, alterada pela Lei nº 17.568 de 15 de maio de 2013	Autoriza o poder executivo a instituir o Programa Estadual de Transporte Escolar que terá como objetivo transportar alunos da rede pública de ensino do Estado do Paraná
Decreto nº 7.765, de 06 de setembro de 2017	Aprova o Regulamento da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná - AGEPAR
Lei nº 19.702 de 21 de janeiro de 2018	Obriga as empresas de transporte rodoviário coletivo de passageiros das linhas intermunicipais a fornecerem veículos com banheiros para seus usuários
Projeto de Lei Estadual no 257 de 2021	Dispõe sobre a gratuidade ou desconto na aquisição de bilhetes de passagem de transporte em linhas coletivas intermunicipais as pessoas idosas que cumpram os requisitos estabelecidos em lei e dá outras providências
Lei 21.400 de 11 de abril de 2023	Autoriza o transporte de animais domésticos de pequeno porte no serviço de transporte coletivo rodoviário intermunicipal comercial de passageiros no Estado do Paraná
Lei nº 21.353 de 1º de janeiro de 2023	Cria a Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná

Quadro 2 – Normas aplicáveis ao transporte intermunicipal no Paraná

Como é cediço, a concessão de serviço público é o contrato administrativo formal, celebrado mediante o devido procedimento licitatório, na modalidade de concorrência pública, que tem por objeto a delegação de um serviço de competência do Poder Público Federal, Estadual ou Municipal ao particular, que se remunerará dos gastos com o empreendimento e dos ganhos normais do negócio, através de uma tarifa cobrada dos usuários, submetendo-se a outorga e delegação à dicção da Lei Federal nº 8.987 de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

O processo de licitação, a seu turno, é regulado pela Nova Lei de Licitações, Lei 14.133 de 1º de abril de 2021, que substituiu a Lei Geral das Licitações (8.666/93), também, a Lei do Pregão (10.520/02) e a Lei Regime Diferenciado de Contratação (12.462/11). Entre as principais mudanças, destaca-se a inversão de fases do procedimento licitatório, com o objetivo de torná-lo mais eficiente. As mudanças na lei aplicam-se aos níveis da administração pública federal, estadual, distrital, municipal.

Enquanto sob a égide da Lei 8.666/93 a análise dos documentos para a habilitação de um licitante ocupava a fase inicial do processo, com o advento da Nova Lei de Licitações passa a ser uma fase final, relativa apenas às empresas vencedoras da licitação.

No que se refere, especificamente, à inversão de fases, o artigo 17 dessa lei estabelece que o processo de licitação deve seguir as seguintes fases, em sequência: 1) preparatória; 2) divulgação do edital; 3) apresentação de propostas e lances, quando for o caso; 4) julgamento; 5) habilitação; 6) recursal; e 7) homologação, podendo a habilitação adiantar-se à apresentação das propostas e julgamento.

Nos termos da Lei Especial de Concessões e Permissões, Lei Federal nº 8.987/95, a concessão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, ou seja, deve o particular contratado satisfazer condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas, bem assim modernidade das técnicas, dos equipamentos, e a melhoria e expansão dos serviços.

Toda outorga de serviços públicos deverá observar os princípios da legalidade, da moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.

Assim, no julgamento da licitação será considerado, conforme o art. 15, da já referida Lei nº 8.987 de 1995, um dos seguintes critérios:

- I - menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado;
- II - a maior oferta, nos casos de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão;
- III - a combinação, dois a dois, dos critérios referidos nos incisos I, II e VII;
- IV - melhor proposta técnica, com preço fixado no edital;
- V - melhor proposta em razão da combinação dos critérios de menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado com o de melhor técnica;
- VI - melhor proposta em razão da combinação dos critérios de maior oferta pela outorga da concessão com o de melhor técnica; ou
- VIII - melhor oferta de pagamento pela outorga após qualificação de propostas técnicas”.

No que tange ao escopo do Edital de Licitação, a Lei de Concessões e Permissões do Serviço Público (Lei nº 8.987/95), é de crucial importância observar o disposto no art. 18, *verbis*:

Art. 18. O edital de licitação será elaborado pelo poder concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterá, especialmente:

I - o objeto, metas e prazo da concessão;

II - a descrição das condições necessárias à prestação adequada do serviço;

III - os prazos para recebimento das propostas, julgamento da licitação e assinatura do contrato;

IV - prazo, local e horário em que serão fornecidos, aos interessados, os dados, estudos e projetos necessários à elaboração dos orçamentos e apresentação das propostas;

V - os critérios e a relação dos documentos exigidos para a aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica e fiscal;

VI - as possíveis fontes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, bem como as provenientes de projetos associados;

VII - os direitos e obrigações do poder concedente e da concessionária em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

VIII - os critérios de reajuste e revisão da tarifa;

IX - os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros a serem utilizados no julgamento técnico e econômico-financeiro da proposta;

X - a indicação dos bens reversíveis;

XI - as características dos bens reversíveis e as condições em que estes serão postos à disposição, nos casos em que houver sido extinta a concessão anterior;

XII - a expressa indicação do responsável pelo ônus das desapropriações necessárias à execução do serviço ou da obra pública, ou para a instituição de servidão administrativa;

XIII - as condições de liderança da empresa responsável, na hipótese em que for permitida a participação de empresas em consórcio;

XIV - nos casos de concessão, a minuta do respectivo contrato, que conterá as cláusulas essenciais referidas no art. 23 desta Lei, quando aplicáveis;

XV - nos casos de concessão de serviços públicos precedida da execução de obra pública, os dados relativos à obra, dentre os quais os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização, bem assim as garantias exigidas para essa parte específica do contrato, adequadas a cada caso e limitadas ao valor da obra; (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

XVI - nos casos de permissão, os termos do contrato de adesão a ser firmado.

Como antes referido, reitera-se que a delegação das linhas que integram o sistema de transporte intermunicipal de passageiros no Paraná, em face do disposto na Lei Complementar Estadual nº 153, de 10 de janeiro de 2013, deve ocorrer na modalidade de **concessão**.

[Nota: alterar a redação do parágrafo da lei, conforme eventuais mudanças na lei de referência para o estabelecimento do regime jurídico para a delegação dos serviços].

Ademais, destaca-se que as cláusulas do instrumento de contrato devem estabelecer, com clareza e precisão, as condições para a sua execução expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e das propostas a que se vinculam, conforme estabelecido no art. 23, da Lei Federal nº 8.987 de 1995:

Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

I - ao objeto, à área e ao prazo da concessão;

II - ao modo, forma e condições de prestação do serviço;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

IV - ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas;

V - aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações;

VI - aos direitos e deveres dos usuários para obtenção e utilização do serviço;

VII - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, dos métodos e práticas de execução do serviço, bem como a indicação dos órgãos competentes para exercê-la;

VIII - às penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária e sua forma de aplicação;

IX - aos casos de extinção da concessão;

X - aos bens reversíveis;

XI - aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária, quando for o caso;

XII - às condições para prorrogação do contrato;

XIII - à obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária ao poder concedente;

XIV - à exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária; e

XV - ao foro e ao modo amigável de solução das divergências contratuais.

Parágrafo único. Os contratos relativos à concessão de serviço público precedido da execução de obra pública deverão, adicionalmente:

I - estipular os cronogramas físico-financeiros de execução das obras vinculadas à concessão; e

II - exigir garantia do fiel cumprimento, pela concessionária, das obrigações relativas às obras vinculadas à concessão.

3 JUSTIFICATIVA TÉCNICA

Ao longo do desenvolvimento do Plano de Mobilidade Intermunicipal do Sistema de Transporte Rodoviário de Passageiros do Estado do Paraná, foram elaborados estudos técnicos temáticos (Produtos), que permitiram o diagnóstico da situação à época e a proposição da configuração e da operação dos serviços.

No que tange às características técnicas e operacionais, o principal produto trata-se do “Dimensionamento do Sistema de Transporte Proposto”, o qual é subdividido em dois tomos: o Tomo I se refere ao estudo da operação das linhas intermunicipais em seu contexto em operação à época, enquanto que o Tomo II se dedica ao redimensionamento do sistema e aos estudos de divisão da operação por lotes.

No contexto deste anexo, importa destacar a diferença dos dois sistemas de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado do Paraná.

O sistema intermunicipal denominado “Rodoviário” é aquele operado com veículos do tipo rodoviário, geralmente em distâncias superiores à 35 quilômetros, podendo operar com classes de conforto diferenciadas (Convencional, Leito, Semileito, etc.), com características de transporte entre dois terminais rodoviários de municípios distintos (não sendo vedadas paradas intermediárias). Nesse serviço, não é permitido o transporte de passageiros em pé.

O sistema intermunicipal definido como “Metropolitano” possui características semelhantes aos sistemas urbanos, utilizando veículos característicos dessas linhas, sendo permitido o transporte de passageiros em pé. Também possui extensões menores (próximas de 30 quilômetros, em média) e usualmente realizam o transporte do tipo “casa-trabalho”, atendendo demandas de transporte entre municípios próximos ou pontos/empresas específicas.

Nos estudos técnicos, foi estudado o comportamento da demanda dos sistemas entre 1995 e 2022 e, associado a informações socioeconômicas, foram elaboradas modelagens para estudar a projeção da demanda de 2024 até 2044. Os resultados dessas modelagens apontam uma redução da demanda no sistema rodoviário na ordem de 0,13% ao ano, e um crescimento da demanda do sistema metropolitano 0,53% ao ano.

A partir dos dados operacionais registrados à época, com ano-base 2022, foi realizado o dimensionamento das linhas rodoviárias e metropolitanas com o intuito de averiguar

e quantificar as demandas e ofertas necessárias para a manutenção operacional do sistema, bem como da frota de veículos necessária para a sua operação.

Por meio da identificação desses elementos operacionais, foram estabelecidos cenários para o estudo operacional que visou a divisão da operação e da concessão dos serviços em lotes.

Neste estudo, foram consideradas as divisões geográficas do Paraná, bem como seus polos intermediários e imediatos, além de uma classificação dos principais municípios geradores ou atratores de movimentos intermunicipais do estado, que, para fins de hierarquização, foram categorizados em três grupos distintos. Essa divisão foi estabelecida considerando os dados operacionais de 2022, que possibilitou identificar os polos com maior atração/geração de viagens.

Municípios G1: municípios com alta geração/atração de viagens e população potencialmente atendida.

- Cascavel
- Foz do Iguaçu
- Maringá
- Curitiba
- Londrina
- Ponta Grossa

Municípios G2: municípios com intermediária geração/atração de viagens e população potencialmente atendida.

- Apucarana
- Guaíra
- Paranavaí
- Campo Mourão
- Guarapuava
- Pato Branco
- Cianorte
- Jandaia do Sul
- Telêmaco Borba
- Dois Vizinhos
- Laranjeiras do Sul
- Toledo
- Francisco Beltrão
- Paranaguá
- Umuarama

Municípios G3: demais municípios

Com base na análise dos movimentos entre esses municípios, bem como a partir de suas localizações e contextos geográficos, foram estudados quatro cenários diferentes de distribuição dos lotes.

O primeiro cenário considerou somente a divisão entre regiões com base em seus polos intermediários, enquanto que os demais cenários foram obtidos de variações entre a configuração inicial.

As análises iniciais buscaram analisar a abrangência de linhas dentro do mesmo lote, avaliando-se, também, o equilíbrio operacional dado pela demanda mensal e pelo percurso médio mensal de cada lote, em cada configuração distinta.

Dessa forma, os resultados obtidos indicaram a criação de quatro lotes de operação distintos para o sistema rodoviário, a saber:

- **Lote Leste e Campos Gerais**, possuindo as limitações geográficas de atuação nas regiões intermediárias de Curitiba, Ponta Grossa e Guarapuava.
- **Lote Oeste**, possuindo as limitações geográficas de atuação na região intermediária de Cascavel, abrangendo a região imediata de Foz do Iguaçu.
- **Lotes Noroeste**, possuindo as limitações geográficas de atuação na região intermediária de Maringá.
- **Lote Norte**, possuindo as limitações geográficas de atuação na região intermediária de Londrina.

As regiões geográficas dos lotes e os municípios G1 e G2 são representados na **Erro!**

Fonte de referência não encontrada..

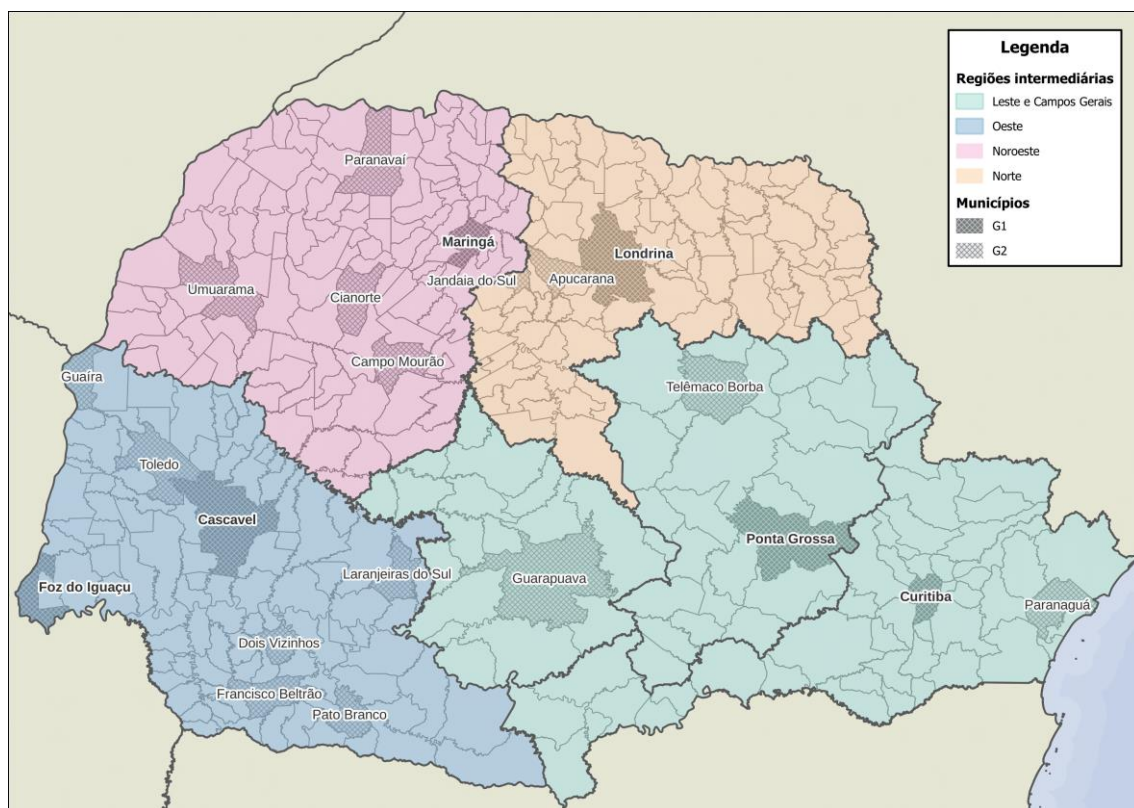


Figura 1 – Representação geográfica dos lotes

Nos sistemas dimensionados, propôs-se um sistema tronco-alimentador, a partir da hierarquização dos municípios previamente descrita, de modo que os principais polos (municípios G1 e G2) do Paraná se conectam a partir de linhas troncais, ligando-se com outros municípios por meio de linhas alimentadoras e, em um terceiro nível, ocorre a conexão entre os demais municípios a partir de linhas denominadas locais, quando não é possível/viável a tronco-alimentação.

Assim, em alguns casos, foi necessário analisar e propor soluções para linhas denominadas exceções, a partir de alterações e reconfigurações de seus traçados.

As linhas que conectam municípios de origem/destino em diferentes lotes, foram enquadradas em lotes específicos a partir da referida análise de equilíbrio entre essas divisões geográficas, permitindo que todos os lotes possuam linhas troncais e alimentadoras de grande atratividade.

Para a distribuição das linhas metropolitanas entre os lotes, foram analisados os itinerários e a posição geográfica dos municípios atendidos por esse sistema. Como neste caso não há linhas entre municípios de regiões geográficas de lotes distintos, a alocação das linhas em seus respectivos lotes se deu por meio de uma simples sobreposição geográfica.

Nas seções seguintes, são apresentados os dados operacionais projetados para as linhas de cada lote de forma resumida. As informações detalhadas são dispostas nos apêndices ao fim deste documento, e a Tabela 1 quantifica as linhas rodoviárias e as metropolitanas de cada lote.

LOTE Nº	LOTE DENOMINAÇÃO	MUNICIPIOS ATENDIDOS	LINHAS RODOVIÁRIAS	LINHAS METROPOLITANAS	TOTAL LINHAS
01	LESTE E CAMPOS GERAIS	84	58	13	71
02	OESTE	89	72	11	83
03	NOROESTE	102	88	3	91
04	NORTE	83	68	7	75
	TOTAL	358	286	34	320

Tabela 1 – Quantidade de linhas intermunicipais por lote

As linhas Rodoviárias são divididas pelo seu modo operacional em Troncais, Alimentadoras e Locais. Esta divisão ocorre conforme a classificação dos municípios de origem e destino da linha na hierarquia do sistema de transporte intermunicipal (municípios G1, G2 e G3), segundo às seguintes relações:

- Linha entre municípios G1 (G1-G1): Linha Troncal Intermediária;
- Linhas entre municípios G1 e G2 (G1-G2): Linha Troncal Interpolos;
- Linha entre municípios G2 (G2-G2): Linha Troncal Imediata;
- Linha entre municípios G1 e G3 (G1-G3): Linha Alimentadora Intermediária;
- Linha entre municípios G2 e G3 (G2-G3): Linha Alimentadora Imediata;
- Linha entre municípios G3 (G3-G3): Linha Local.

A Tabela 2 quantifica o número de linha rodoviárias de cada lote dos modos operacionais “Troncal Intermediária”, “Troncal Interpolos” e “Troncal Imediata”. Analogamente, a Tabela 3 evidencia o número de linhas rodoviárias dos modos operacionais “Alimentadora Intermediária”, “Alimentadora Imediata” e “Local”, de cada lote.

LOTE Nº	LOTE DENOMINAÇÃO	LINHAS TRONCAIS INTERMEDIÁRIAS	LINHAS TRONCAIS INTERPOLOS	LINHAS TRONCAIS IMEDIATAS
01	LESTE E CAMPOS GERAIS	1	12	0
02	OESTE	5	14	5
03	NOROESTE	2	15	6
04	NORTE	6	7	2
	TOTAL	14	48	13

Tabela 2 – Linhas Rodoviárias Troncais dos lotes

LOTE Nº	LOTE DENOMINAÇÃO	LINHAS ALIMENTADORAS INTERMEDIÁRIAS	LINHAS ALIMENTADORAS IMEDIATAS	LINHAS LOCAIS
01	LESTE E CAMPOS GERAIS	27	9	9
02	OESTE	16	19	13
03	NOROESTE	15	35	15
04	NORTE	15	9	29
	TOTAL	73	72	66

Tabela 3 – Linhas Rodoviárias Alimentadoras e Locais dos lotes

4 DADOS OPERACIONAIS DOS LOTES

Neste capítulo, são evidenciados os dados operacionais de cada lote do serviço de transporte intermunicipal rodoviário de passageiros do Paraná.

4.1 Dados técnicos das linhas do Lote Leste e Campos Gerais

Os dados técnicos das linhas alocadas no Lote Leste e Campos Gerais são dispostos nas subseções seguintes.

4.1.1 Linhas rodoviárias

O Lote Leste e Campos Gerais possui um total de 58 (cinquenta e oito) linhas rodoviárias, sendo uma linha Troncal Intermediária, 12 Troncais Interpolos, nenhuma linha Troncal Imediata, 27 Alimentadoras Intermediárias, 9 Alimentadora Imediatas e 9 linhas Locais. A seguir, são apresentados os principais indicadores operacionais do lote como um todo:

Percurso médio mensal: 1.431.571,86 quilômetros

Demanda mensal média: 192.659 passageiros

Oferta média de viagens cíclicas: 3.395 viagens

Frota necessária para a operação: 100 veículos

Frota necessária considerando a reserva técnica de 10%: 110 veículos

Para detalhes operacionais individualizados por linha, consultar os Apêndices I-B e I-C.

4.1.2 Linhas metropolitanas

O Lote Leste e Campos Gerais possui 13 (treze) linhas metropolitanas. A seguir, são apresentados os principais indicadores operacionais do lote como um todo:

Percurso médio mensal: 304.083,6 quilômetros

Demanda mensal média: 158.237 passageiros

Oferta média de viagens cíclicas: 3.111 viagens

Frota necessária para a operação: 21 veículos

Frota necessária considerando a reserva técnica de 10%: 23 veículos

Para detalhes operacionais individualizados por linha, consultar os Apêndices I-E e I-F.

4.1.3 Relação de apêndices – Lote Leste e Campos Gerais

Para os demais detalhes dos dados técnicos, verificar os seguintes Apêndices:

- **Apêndice I-A – Representação esquemática: Linhas rodoviárias do Lote Leste e Campos Gerais**
- **Apêndice I-B - Planilha de informações operacionais: Linhas rodoviárias do Lote Leste e Campos Gerais**

- **Apêndice I-C - Fichas técnicas: Linhas rodoviárias do Lote Leste e Campos Gerais**
- **Apêndice I-D – Representação esquemática: Linhas Metropolitanas do Lote Leste e Campos Gerais**
- **Apêndice I-E - Planilha de informações operacionais: Linhas Metropolitanas do Lote Leste e Campos Gerais**
- **Apêndice I-F - Fichas técnicas: Linhas Metropolitanas do Lote Leste e Campos Gerais**

4.2 Dados técnicos das linhas do Lote Oeste

Os dados técnicos das linhas alocadas no Lote Oeste são dispostos nas subseções seguintes.

4.2.1 Linhas rodoviárias

O Lote Oeste possui um total de 72 (setenta e duas) linhas rodoviárias, sendo 5 linhas Troncais Intermediárias, 14 Troncais Interpolos, 5 Troncais Imediatas, 16 Alimentadoras Intermediárias, 19 Alimentadoras Imediatas e 13 linhas Locais. A seguir, são apresentados os principais indicadores operacionais do lote como um todo:

Percurso médio mensal: 1.221.806,25 quilômetros

Demanda mensal média: 189.301 passageiros

Oferta média de viagens cíclicas: 4.226 viagens

Frota necessária para a operação: 102 veículos

Frota necessária considerando a reserva técnica de 10%: 112 veículos

Para detalhes operacionais individualizados por linha, consultar os Apêndices II-B e II-C.

4.2.2 Linhas metropolitanas

O Lote Oeste possui 11 (onze) linhas metropolitanas. Este Lote possui a particularidade das linhas metropolitanas entre Foz do Iguaçu e Santa Terezinha de Itaipu que foram otimizadas para um atendimento com uma linha troncal e uma linha alimentadora que faz o atendimento dentro do município de Santa Terezinha de Itaipu.

Este atendimento interno do município seria de responsabilidade municipal e, portanto, faz-se destaque dos dados operacionais da linha em referência para que possam ser previstas alterações na dinâmica e na competência gerencial da operação desta.

A seguir, são apresentados os principais indicadores operacionais do lote como um todo:

Percurso médio mensal: 180.818,4 quilômetros

Demanda mensal média: 175.929 passageiros

Oferta média de viagens cíclicas: 3.785 viagens

Frota necessária para a operação: 18 veículos

Frota necessária considerando a reserva técnica de 10%: 20 veículos

Os dados operacionais referentes ao atendimento interno ao município de Santa Terezinha de Itaipu são os seguintes:

Percurso médio mensal: 12.954 quilômetros

Demanda mensal média: 24.221 passageiros

Oferta média de viagens cíclicas: 635 viagens

Frota necessária para a operação: 1

Frota necessária considerando a reserva técnica de 10%: 1 veículo

Para detalhes operacionais individualizados por linha, consultar os Apêndices II-E e II-F.

4.2.3 Relação de apêndices – Lote Oeste

Para os demais detalhes dos dados técnicos, verificar os seguintes Apêndices:

- **Apêndice I-A – Representação esquemática: Linhas rodoviárias do Lote Oeste**
- **Apêndice I-B - Planilha de informações operacionais: Linhas rodoviárias do Lote Oeste**
- **Apêndice I-C - Fichas técnicas: Linhas rodoviárias do Lote Oeste**
- **Apêndice I-D – Representação esquemática: Linhas Metropolitanas do**

Lote Oeste

- **Apêndice I-E - Planilha de informações operacionais: Linhas Metropolitanas do Lote Oeste**
- **Apêndice I-F - Fichas técnicas: Linhas Metropolitanas do Lote Oeste**

4.3 Dados técnicos das linhas do Lote Noroeste

Os dados técnicos das linhas alocadas no Lote Noroeste são dispostos nas subseções seguintes.

4.3.1 Linhas rodoviárias

O Lote Noroeste possui um total de 88 (oitenta e oito) linhas rodoviárias, sendo 2 linhas Troncais Intermediárias, 15 Troncais Interpolos, 6 Troncais Imediatas, 15 Alimentadoras Intermediárias, 35 Alimentadoras Imediatas e 15 linhas Locais. A seguir, são apresentados os principais indicadores operacionais do lote como um todo:

Percurso médio mensal: 1.019.515,4 quilômetros

Demanda mensal média: 178.352 passageiros

Oferta média de viagens cíclicas: 3.162 viagens

Frota necessária para a operação: 107 veículos

Frota necessária considerando a reserva técnica de 10%: 118 veículos

Para detalhes operacionais individualizados por linha, consultar os Apêndices III-B e III-C.

4.3.2 Linhas metropolitanas

O Lote Noroeste possui 3 (três) linhas metropolitanas. A seguir, são apresentados os principais indicadores operacionais do lote como um todo:

Percurso médio mensal: 109.726,8 quilômetros

Demanda mensal média: 91.251 passageiros

Oferta média de viagens cíclicas: 1.641 viagens

Frota necessária para a operação: 10 veículos

Frota necessária considerando a reserva técnica de 10%: 11 veículos

Para detalhes operacionais individualizados por linha, consultar os Apêndices III-E e III-F.

4.3.3 Relação de apêndices – Lote Noroeste

Para os demais dados técnicos, verificar os seguintes Apêndices:

- **Apêndice III-A – Representação esquemática: Linhas rodoviárias do Lote Noroeste**
- **Apêndice III-B - Planilha de informações operacionais: Linhas rodoviárias do Lote Noroeste**
- **Apêndice III-C - Fichas técnicas: Linhas rodoviárias do Lote Noroeste**
- **Apêndice III-D – Representação esquemática: Linhas Metropolitanas do Lote Noroeste**
- **Apêndice III-E - Planilha de informações operacionais: Linhas Metropolitanas do Lote Noroeste**
- **Apêndice III-F - Fichas técnicas: Linhas Metropolitanas do Lote Noroeste**

4.4 Dados técnicos das linhas do Lote Norte

Os dados técnicos das linhas alocadas no Lote Norte são dispostos nas subseções seguintes.

4.4.1 Linhas rodoviárias

O Lote Norte possui um total de 68 (sessenta e oito) linhas rodoviárias, sendo 6 linhas Troncais Intermediárias, 7 Troncais Interpolos, 2 Troncais Imediatas, 15 Alimentadoras Intermediárias, 9 Alimentadoras Imediatas e 29 linhas Locais. A seguir, são apresentados os principais indicadores operacionais do lote como um todo:

Percurso médio mensal: 791.491,1 quilômetros

Demanda mensal média: 156.784 passageiros

Oferta média de viagens cíclicas: 3.526 viagens

Frota necessária para a operação: 79 veículos

Frota necessária considerando a reserva técnica de 10%: 87 veículos

Para detalhes operacionais individualizados por linha, consultar os Apêndices IV-B e IV-C.

4.4.2 Linhas metropolitanas

O Lote Norte possui 7 (sete) linhas metropolitanas. A seguir, são apresentados os principais indicadores operacionais do lote como um todo:

Percurso médio mensal: 86.562 quilômetros

Demanda mensal média: 59.354 passageiros

Oferta média de viagens cíclicas: 1.284 viagens

Frota necessária para a operação: 10 veículos

Frota necessária considerando a reserva técnica de 10%: 11 veículos

Para detalhes operacionais individualizados por linha, consultar os Apêndices IV-E e IV-F.

4.4.3 Relação de apêndices – Lote Norte

Para os demais dados técnicos, verificar os seguintes Apêndices:

- **Apêndice IV-A – Representação esquemática: Linhas rodoviárias do Lote Norte**
- **Apêndice IV-B - Planilha de informações operacionais: Linhas rodoviárias do Lote Norte**
- **Apêndice IV-C - Fichas técnicas: Linhas rodoviárias do Lote Norte**
- **Apêndice IV-D – Representação esquemática: Linhas Metropolitanas do Lote Norte**
- **Apêndice IV-E - Planilha de informações operacionais: Linhas Metropolitanas do Lote Norte**
- **Apêndice IV-F - Fichas técnicas: Linhas Metropolitanas do Lote Norte**