



PREFEITURA MUNICIPAL DE ARCOS/MG

PROCESSO LICITATÓRIO Nº 560/2018

Procedimento de Manifestação de Interesse nº 001/2018

Chamamento Público nº 016/2018

ESTUDOS, LEVANTAMENTOS E PROPOSTAS PARA ESTRUTURAÇÃO E MODELAGEM OPERACIONAL, ECONOMICO-FINANCEIRA E JURÍDICA DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE ARCOS/MG

Junho/2019

SUMÁRIO

CONTEÚDO

I. CADERNO I – PROPOSTA PRELIMINAR	4
1. INTRODUÇÃO	4
2. COMPILAÇÃO DE DADOS	5
2.1. INFORMAÇÕES GEOGRÁFICAS DO MUNICÍPIO.....	5
2.1.1. Área, Relevo e Clima.....	5
2.1.2. População.....	6
2.1.3. Economia, PIB, Renda Per Capita e Frota de Veículos.....	7
2.2. ESTRUTURA DA OFERTA ATUAL.....	7
2.2.1. Introdução e Regulamentação.....	7
2.2.2. Oferta dos Serviços Atuais.....	8
2.2.2.1. Transporte Coletivo Irmãos Cardoso Ltda.....	8
2.2.2.2. Fretamento Prefeitura Municipal de Arcos/MG.....	10
2.2.2.3. Estimativa Fretamentos Privados.....	13
2.2.3. Custos e Política Tarifária.....	13
2.2.4. Veículos, Estrutura Operacional e Colaboradores.....	15
2.2.5. Características Socioeconômicas dos Usuários Atendidos Pela Oferta.....	15
2.3. PESQUISA DE MERCADO – IDENTIFICAÇÃO DA DEMANDA.....	16
3. ANÁLISE E DIAGNÓSTICO DO SISTEMA DE TRANSPORTE ATUAL	18
3.1. ANÁLISE DE DESEMPENHO OPERACIONAL.....	18
3.2. Gestão e Atendimento aos Usuários.....	22
3.3. Estrutura.....	23
3.4. Cobertura da área.....	24
3.5. Estrutura de custos e Política Tarifária.....	24
4. PROGNÓSTICO E FORMULAÇÃO DE ALTERNATIVAS	24
4.1. REVISÃO DA REGULAMENTAÇÃO.....	25
4.2. GERAÇÃO DE CENÁRIOS.....	28
4.3. POSSÍVEIS REGIMES DE CONTRATAÇÃO.....	28
4.3.1. Cenário 1 – Concessão Pública.....	28
4.3.2. Cenário 2 – Parceria Público Privada.....	30
4.3.3. Cenário 3 – Permissão Pública por Credenciamento.....	32
4.4. FORMULAÇÃO DE REDES ALTERNATIVAS DE TRANSPORTE.....	32
4.4.1. Cenário 1 – Rede Integrada de Mobilidade de Arcos – RIMA.....	33
4.4.2. Cenário 2 – Rede Arcos Móbil – AMO.....	35
4.4.3. Cenário 3 – Transporte Arcos Livre – Trali.....	36



4.5. FORMULAÇÃO DE MODELO DE GESTÃO	37
4.6. POLÍTICAS TARIFÁRIAS	38
4.7. FORMULAÇÃO DE ESTRUTURAS OPERACIONAIS	39
4.7.1. Introdução	39
4.7.2. Veículos	40
4.7.3. Especificações Técnicas DE Garagem	41
4.7.4. Terminais de Integração, Estações de Embarque/Desembarque	41
5. PLANO DE AÇÃO E ESTRATÉGIAS DE IMPLEMENTAÇÃO	41
5.1. CARACTERIZAÇÃO E DEFINIÇÃO DE PRIORIDADES.....	42
5.1.1 Legalização e Início Operação	42
5.1.2. Viabilização Efetiva dos Serviços.....	42
5.2. PROGRAMAS DE CURTO E MÉDIO PRAZO E POLÍTICAS COMPLEMENTARES.....	43
5.3. ESTIMATIVAS DE CUSTOS PRELIMINARES DE IMPLANTAÇÃO	44
6. CONCLUSÃO	44
II. CADERNO II – MODELAGEM OPERACIONAL.....	46
III. CADERNO III – MODELAGEM ECONOMICO-FINANCEIRO	47
IV. CADERNO IV – MODELAGEM JURÍDICO-INSTITUCIONAL	48
ANEXO I – PESQUISA DE MERCADO INSTITUTO FOCO E ESTRATÉGIA	49
ANEXO II – LINK PESQUISA DE MERCADO ESCOLA DE FORMAÇÃO GERENCIAL SEBRAE.....	55



I. CADERNO I – PROPOSTA PRELIMINAR

1. INTRODUÇÃO

Antes de iniciar este trabalho, é importante frisar que o Procedimento de Manifestação de Interesse é um dos mais modernos instrumentos de gestão pública, pelo qual a Administração Pública busca junto aos agentes da iniciativa privada e cidadãos em geral projetos técnicos de soluções e melhorias aos mais diversos problemas enfrentados pelos entes federativos.

Além de se adequar ao ordenamento jurídico pátrio, este PMI atende as próprias disposições gerais do Plano Diretor do Município de Arcos/MG – Lei nº 1.256/1990, que institui como obrigações da Prefeitura Municipal o incentivo e apoio a participação da população no processo de planejamento e gestão das áreas urbanas do município e a promoção de ações para elevar a arrecadação municipal.

Este estudo tem por objeto a apresentação de projeto de modelagem dos serviços de transporte coletivo público no município de Arcos/MG, com o intuito de identificar a demanda deste serviço no município e apresentar proposições operacionais, econômico-financeira e jurídica viáveis para atendimento da demanda identificada, por meio dos cadernos constantes no edital de Procedimento de Manifestação de Interesse nº 001/2018, quais sejam: proposta preliminar; modelo operacional; modelo econômico-financeiro; modelo jurídico-institucional.

A regularização da execução dos serviços de transporte público coletivo no município visa, inicialmente, atender aos preceitos e regimes legais vigentes desde o advento da Constituição da República Federativa de 1988, das Leis nº 8.666/1993, nº 8.987/1995, nº 9.074/1995, nº 11.079/2004, nº 12.587/2012 e demais instrumentos normativos que exigem atuação ativa e legal dos entes federativos, sobretudo o municipal, na viabilização da mobilidade urbana, prioritariamente, através da operacionalização do transporte coletivo público de passageiros.

Além de adequar o sistema para atender os requisitos legais de contratação de prestação de serviços, este estudo visa apresentar proposta de soluções para o problema do transporte coletivo no município de Arcos/MG, de modo a disponibilizar à população um serviço de qualidade, eficiente e viável, melhorando o ambiente produtivo do município, com o intuito de atrair investimentos e negócios para a cidade, e, com isso, gerar emprego e renda para o município e seus cidadãos.

Para tanto, o escopo deste estudo pretende identificar, com clareza, a oferta dos serviços atualmente disponibilizados à população e a demanda existente para propor alternativas viáveis à desejada implantação legal do sistema de transporte coletivo público municipal.

Este estudo visa apresentar propostas viáveis ao município capazes de formalizar os serviços de transporte, atribuir mobilidade e acessibilidade à população, com garantia de controle e fiscalização dos



serviços pelo executivo, legislativo e demais órgãos de controle e fiscalização. Através da utilização deste modelo de gestão democrática, pretende-se aprimorar a mobilidade urbana no município.

As alternativas propostas por este estudo visam, ainda, viabilizar a adequação dos serviços de transporte coletivo local às diretrizes da política nacional de mobilidade urbana, promovendo-se a redução de desigualdades e inclusão social, o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, a melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e mobilidade e o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos das pessoas no município.

A metodologia deste estudo se baseia em: (i) dados oficiais; (ii) pesquisas de mercado realizadas por estudantes da Escola de Formação Gerencial do Sebrae - Arcos/MG, assistida por sua diretora Gisele Higino; (iii) pesquisa de mercado elaborada pelo Instituto Foco e Estratégia; (iv) informações oficiais e extraoficiais da empresa que atualmente presta os serviços de transporte coletivo no município, da Prefeitura e da Câmara Municipal; (v) análises, opiniões e informações de agentes e consultores especializados de mercado no ramo de transportes (viabilidade operacional); (vi) análises, opiniões e informações de agentes e consultores de negócios especializados (viabilidade econômico-financeira e jurídico-institucional) e (vii) diagnóstico e análise de processos de manifestação de interesse e concessões já realizados em outros municípios.

Portanto, este estudo e sua posterior viabilização e execução pretende apresentar soluções para o problema do transporte coletivo público no município, de modo a proporcionar à população de Arcos/MG um serviço de transporte coletivo digno, eficiente e sustentável, que contribua para a melhoria da mobilidade urbana, acessibilidade, do meio ambiente, da inclusão social e do ambiente produtivo do município por meio de um sistema de transporte economicamente viável, controlado e fiscalizado, qualitativa e quantitativamente, pelos entes municipais e agentes fiscalizadores.

2. COMPILAÇÃO DE DADOS

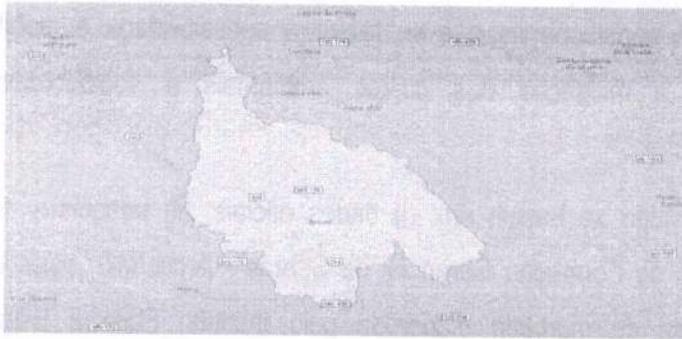
2.1. INFORMAÇÕES GEOGRÁFICAS DO MUNICÍPIO

2.1.1. ÁREA, RELEVO E CLIMA

O município de Arcos/MG localiza-se na Zona do Alto São Francisco, região Centro-Oeste do Estado de Minas Gerais, possui 510.048 km² (quinhentos e dez mil e quarenta e oito quilômetros quadrados) de área, dos quais 5.023 km² (cinco mil e vinte e três quilômetros quadrados) localizam-se em zona urbana.



O município de Arcos/MG se localiza a uma altitude de 740m acima do nível do mar, em uma região de planaltos, planícies, depressões e montanhas, coberta predominantemente por vegetação de cerrado e clima tropical de altitude, com temperatura média anual de 22° e pluviosidade média anual de 1367mm.



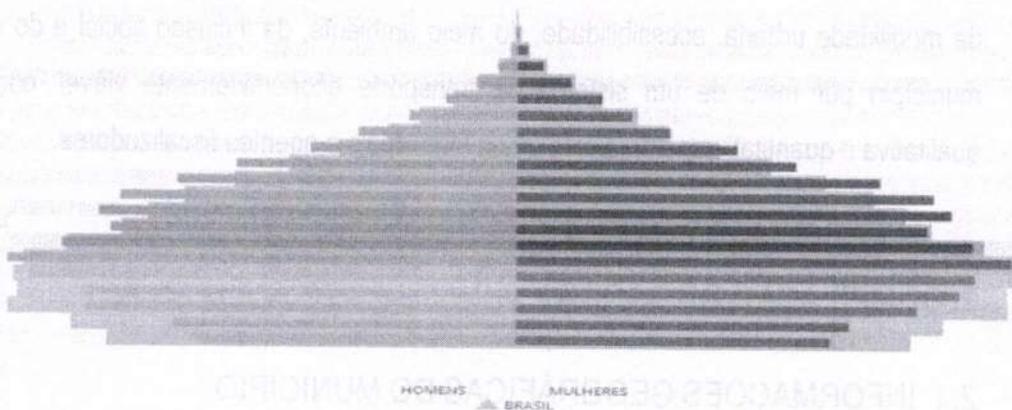
2.1.2. POPULAÇÃO

De acordo com dados do IBGE¹, o município possui população estimativa de 39.793 (trinta e nove mil, setecentos e noventa e três) habitantes, dentre os quais, 18.209 (dezoito mil, duzentos e nove) são homens e 18.388 (dezoito mil, trezentos e oitenta e oito) são mulheres.

Além disso, 2.855 (duas mil oitocentos e cinquenta e cinco) habitantes são considerados idosos.

Pirâmide Etária - 2010

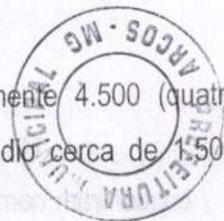
100 ou mais
95 a 99
90 a 94
85 a 89
80 a 84
75 a 79
70 a 74
65 a 69
60 a 64
55 a 59
50 a 54
45 a 49
40 a 44
35 a 39
30 a 34
25 a 29
20 a 24
15 a 19
10 a 14
5 a 9
0 a 4



Além disso, cerca de 85% (oitenta e cinco por cento) da população do município, ou seja, aproximadamente 36.000 (trinta e seis mil) pessoas, reside na área urbana, enquanto os demais 15% (quinze por cento), cerca de 3.000 (três mil) pessoas, residem na zona rural.

¹ Fonte: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/arcos/panorama>

E ainda, a rede de ensino fundamental possui aproximadamente 4.500 (quatro mil e quinhentas) crianças e adolescentes matriculadas e a rede de ensino médio cerca de 1.500 (mil e quinhentos) alunos matriculados.



2.1.3. ECONOMIA, PIB, RENDA PER CAPITA E FROTA DE VEÍCULOS

A economia do município gira em torno da cadeia produtiva de mineração de areia, argila, cal, calcáreo e suas variáveis e do agronegócio com lavouras de grãos como milho, soja, arroz e feijão e pecuária de leite e corte.

O Produto Interno Bruto Total do município é de R\$1.015.828.418,55 (um bilhão, quinze milhões, oitocentos e vinte e oito mil, quatrocentos e dezoito reais), enquanto o PIB per capita, portanto, gira em torno de R\$28.000,00 (vinte e oito mil reais), sendo a renda média per capita da população economicamente ativa de aproximadamente 2,3 (dois vírgula três) salários mínimos, ou seja, R\$2.300,00 (dois mil e trezentos) reais.

Os dados do censo de 2017 do IBGE revelam que cerca de 15.000 (quinze mil) pessoas possuem renda de até 1 (um) salário mínimo, 11.000 (onze mil) pessoas até 2 (dois) salários mínimos, e as demais 14.000 pessoas 3 (três) salários mínimos ou mais.

A frota de veículos do município é composta por cerca de 14.000 automóveis, 6.000 motocicletas, 2.500 caminhonetes, 2.000 caminhões/tratores, 300 ônibus e 120 micro-ônibus. Esse dado revela, portanto, que cerca de 60% (sessenta por cento) da população, portanto, não possui veículo próprio.

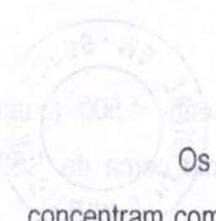
2.2. ESTRUTURA DA OFERTA ATUAL

2.2.1. INTRODUÇÃO E REGULAMENTAÇÃO

O serviço de transporte coletivo operante no município é realizado pela empresa Irmãos Cardoso Ltda, desde os idos da década de 1980, sem qualquer amparo legal ou contratação pública que o justifique. Ao longo de todos estes anos, a empresa realiza os serviços de transporte coletivo, sobretudo a população mais carente, a título precário.

Conforme demonstrado a seguir, a oferta de serviços realizada pela referida empresa se restringe a apenas 3 (três) linhas que percorrem a região central e alguns bairros da zona urbana do município.





Os serviços não abrangem, portanto, a zona rural e os arredores do município onde se concentram companhias que entre colaboradores diretos e indiretos fazem circular milhares de pessoas em seus entornos diariamente.

A insuficiência dos serviços é determinante para que a Prefeitura Municipal de Arcos/MG e as grandes empresas localizadas nos arredores do município, bem próximas da área central, contratem por si próprios serviços privados de transporte por fretamento.

Pode-se considerar, portanto, que a soma destes 3 (três) grandes grupos compõe os serviços de transporte coletivo atualmente ofertados no município, que, em conjunto, pode ser definido como a oferta e demanda por transporte no município de Arcos/MG, conforme comprovam os dados sobre a demanda da pesquisa de mercado realizada pelo Instituto Foco e Estratégia.

A seguir, serão demonstrados a estrutura da oferta dos serviços de transporte coletivo prestados pela empresa no município e contratados pela Prefeitura Municipal, assim como uma estimativa dos serviços de fretamento privados (item 2.2.2) e suas respectivas estruturas de custos e políticas tarifárias (item 2.2.3).

Logo adiante, serão demonstrados dados da oferta do serviço de transporte coletivo urbano atualmente operado pela empresa Irmãos Cardoso Ltda, tais como frota de veículos, estruturas operacionais e administrativas e quantidade de colaboradores (item 2.2.4) e as características socioeconômicas dos usuários (item 2.2.5).

Por fim, o item 2.3 apresenta dados das pesquisas de mercado capazes de identificar a demanda por transporte coletivo no município.

2.2.2. OFERTA DOS SERVIÇOS ATUAIS

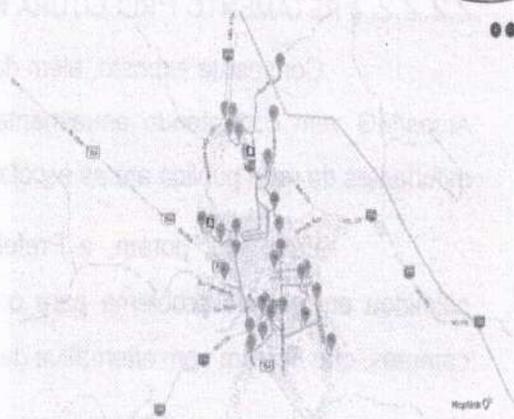
2.2.2.1. TRANSPORTE COLETIVO IRMÃOS CARDOSO LTDA

A oferta do atual sistema de transporte operado pela empresa Irmão Cardoso Ltda está dividida em 03 (três) linhas, com trajetos, quilometragens e horários abaixo demonstrados.

A Linha 1-A – Jardim Bela Vista/Floresta – abrange os bairros Jardim Bela Vista, São Judas, Calcita, Brasília, Santo Antônio, Vila Boa Vista, Centro, Niterói, Esperança I, Gameleira, Floresta e Juca Dias, e passa também pelas principais avenidas da cidade que são: Av. Magalhães Pinto e Av. Governador Valadares. A sequência do trajeto é realizada da seguinte forma:

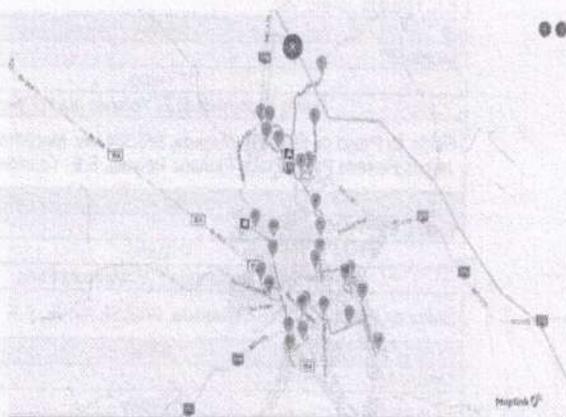


Linha: 1-A
Jardim Bela Vista/Floresta
Rua Azor Vieira de Faria, Rua Francisco Alves, Rua Jose Mantina, Rua Vereador Luis Teixeira, Avenida Laura Andrade, Rua Coronel Jovelino Rabelo, Rua Para, Rua Antônio Dias de Carvalho, Rua Pains, Br-354, Calcita, Rua Primeiro de Maio, Rua Acre, Avenida Juscelino Kubtscheck, Rua Israel Pinheiro, Rua Chiquita Rodrigues Raimunda, Rua do Rosário, Avenida Governador Valadares, Rua Alvares da Silva, Avenida Magalhaes Pinto, Avenida Dr. Moacir Dias de Carvalho, Avenida José Rodrigues de Souza Neto, Rua Antônio Marques Rodrigues, Rua Lucas Luiz de Faria, Rua Alvares da Silva, Avenida João Vaz Sobrinho, Rua São Geraldo, Rua Jarbas Ferreira Pires, Praça Floriano Peixoto, Avenida Dr. Olinto Fonseca, Rua Professor Francisco Fernandes, Rua Antônio Ribeiro de Moraes, Rua João Jovino, Rua Gilberto Alves de Faria, Rua João Vieira, Rua Professor Francisco Fernandes, Rua da Gameleira, Beco do Gameleira, Rua Tupinambás, Rua dos Flamboiães, Praça Sinhô Berto, Rua dos Bandeirantes, Rua dos Carajás, Avenida Amazonas
25,4 km



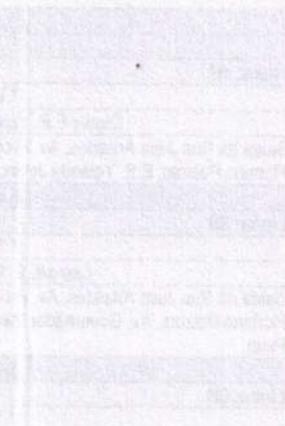
A Linha 2 – Floresta/Jardim Bela Vista – faz o sentido reverso da linha 1-A e abrange os bairros Jardim Bela Vista, São Judas, Calcita, Brasília, Santo Antônio, Vila Boa Vista, Centro, Niterói, Esperança I, Gameleira, Floresta e Juca Dias, e passa também pelas principais avenidas da cidade que são: Av. Magalhães Pinto e Av. Governador Valadares. A sequência do trajeto é realizada da seguinte forma:

Linha: 2-A
Floresta/Jardim Bela Vista
Avenida Amazonas, Rua dos Goitacazes, Rua dos Bandeirantes, Rua dos Flamboyants, Rua dos Tupinambás, Rua da Gameleira, Rua Professor Francisco Fernandes, Rua João Vieira, Rua Gilberto Alves de Faria, Rua João Jovino, Rua Antônio Ribeiro de Moraes, Rua Professor Francisco Fernandes, Avenida Dr. Olinto Fonseca, Rua Getúlio Vargas, Rua São Geraldo, Avenida João Vaz Sobrinho, Rua Alvares da Silva, Rua Lucas Luiz de Faria, Rua Antônio Marques Rodrigues, Avenida José Rodrigues de Souza Neto, Avenida Dr. Moacir Dias de Carvalho, Avenida Magalhães Pinto, Rua Alvares da Silva, Avenida Governador Valadares, Rua do Rosário, Avenida Juscelino Kubtscheck, Rua Acre, Rua Primeiro de Maio, Rua Coronel Jovelino Rabelo, Rua Manoel Dias Carvalho, Rua Antônio Dias de Carvalho, Avenida Laura Andrade, Rua Vereador Luis Teixeira, Praça Juca Vieira, Rua Azor Vieira de Faria
16,6 km



Já a Linha 3A – Olaria/Esplanada – é responsável pelos bairros mais afastados do centro da cidade. Passa pelos bairros Olaria, Nova Morada II, Esperança II, Santa Efigênia, Esplanada, Niterói e passa pelas ruas: Av. Magalhães Pinto, Av. Governador Valadares, Rua dos Passos, Rodovia Br-354 e Rodoviária. A sequência do trajeto é realizada da seguinte forma:

Linha: 3-A
Olaria/Esplanada
Rua Joaquim Murtinho, Avenida Governador Valadares, Rua Jarbas Ferreira Pires, Rua dos Passos, Avenida Progresso, Rua Chico Cuca, Rua Antônio Ribeiro de Moraes, Rua Professor Francisco Fernandes, Avenida Dr. Olinto Fonseca, Rua Getúlio Vargas, Avenida Magalhães Pinto, Rua Joaquim Murtinho, Avenida Governador Valadares, Rua Olegário Bernardes Amorim Filho, Rua Francisco Claudino Amorim, Rua Novo Horizonte
14,4 km



2.2.2.2. FRETAMENTO PREFEITURA MUNICIPAL DE ARCOS/MG

Consoante exposto, além dos trajetos acima, ao longo dos anos, a Prefeitura Municipal de Arcos/MG vem contratando anualmente serviços de transporte urbano e rural, para transportar os estudantes da rede pública até as escolas.

Este ano, porém, a Prefeitura contratou apenas o serviço de transporte rural, o que culminou em grande problema para o município e para a população, sobretudo os cidadãos mais carentes, que ficaram sem alternativa de mobilidade urbana para frequentarem às escolas.

Os trajetos dos transportes urbanos de estudantes são bastante curtos, variando entre pouco mais de 3km (três quilômetros) a pouco mais de 10km (dez quilômetros), com horários intercalados entre os turnos matutino, vespertino e noturno, conforme planilha demonstrativa a seguir.

Descrição das Rotas de Transporte Urbano Estudantil	
Ônibus (mínimo 45 lugares)	
Linha: 1ª	
1º Turno	2º Turno
Bairro São Judas/E.E. Yolanda Jovino Vaz	Bairro Planalto/E.E. Vila Boa Vista
Saída Rua Ayrton Sena esquina com Manoel Fernandes Nogueira, Pulo do Gato, Rua Felisbina Vieira, Av. Sanitária 01, Praça Floriano Peixoto, E.E. Yolanda Jovino Vaz	Saída da Praça do Bairro Planalto, Av. Laura Andrade, BR-354, Av. JK, Av. Moacir Dias, Av. Sanitária 02, E. E. Vila Boa Vista
6,4 km	10,6 km
Linha: 2ª	
1º Turno	2º Turno
Bairro Esplanada/E.E. Yolanda Jovino Vaz	Bairro São Judas/E.E. Vila Boa Vista
Saída da Praça do Bairro Esplanada, BR-354, Av. Magalhães Pinto, Rua Jarbas Ferreira Pires, Praça Floriano Peixoto, E.E. Yolanda Jovino Vaz	Saída Rua Ayrton Sena esquina Manoel Fernandes Nogueira, Av. Laura Andrade, BR-354, Av. JK, Av. Moacir Dias, Av. Sanitária 02, E.E. Vila Boa Vista
7,2 km	10,2 km
Linha: 3ª	
1º Turno	2º Turno
Bairro Esplanada/E.E. Maricota Pinto	Bairro Planalto/E.E. Maricota Pinto
Saída da Praça do Bairro Esplanada, BR-354, Av. JK, E.E. Maricota Pinto	Saída da Praça do Bairro Planalto, Av. Laura Andrade, BR-354, Av. JK, E. E. Maricota Pinto
5,8 km	6,8 km
Linha: 4ª	
1º Turno	2º Turno
Bairro Calcita/E.E. Maricota Pinto	Bairro Calcita/ E.E. Vila Boa Vista
Saída da Av. Geraldo Rodrigues da Cunha (Padaria), Rua Campo Belo, BR-354, Av. JK, E.E. Maricota Pinto	Saída da Av. Geraldo Rodrigues da Cunha (Padaria), Rua Campo Belo, BR-354, Av. JK, Av. Moacir Dias, Av. Sanitária 02, E.E. Vila Boa Vista
3,2 km	5,6 km
Linha: 5ª	
1º Turno	2º Turno
Bairro Planalto/E.E. Vila Boa Vista	Bairro Planalto/ E.E. Yolanda Jovino Vaz
Saída da Praça do Bairro Planalto, Av. Laura Andrade, BR-354, Av. JK, Av. Moacir Dias, Av. Sanitária 02, E.E. Vila Boa Vista	Saída da Avenida Laura Andrade (Praça), Praça do Bairro Planalto, MG-170, Rua Deusdete Rodrigues de Sousa, Rua Jacinto da Veiga, Praça Floriano Peixoto, E.E. Yolanda Jovino Vaz
10,6 km	6,6 km
Micro-ônibus (mínimo 23 lugares)	
Linha: 1B	
1º Turno	2º Turno
Olaria/ E.E. Yolanda Jovino Vaz	Esplanada/E.E. Vila Boa Vista
Saída da Rua Juca Aristides, Av. Progresso, Rua dos Passos, Praça Floriano Peixoto, E.E. Yolanda Jovino Vaz	Saída da Praça do Bairro Esplanada, BR-354, Av. Magalhães Pinto, Av. Moacir Dias, Av. Sanitária 02, E.E. Vila Boa Vista
5,6 km	8,2 km
Linha: 2B	
1º Turno	2º Turno
Olaria/E.E. Maricota Pinto	Olaria/ E.E. Yolanda Jovino Vaz
Saída da Rua Juca Aristides, Av. Progresso, Rua dos Passos, Praça Floriano Peixoto, Av. Governador Valadares, Rua do Rosário, E.E. Maricota Pinto	Saída da Rua Juca Aristides, Av. Progresso, Rua dos Passos, Praça Floriano Peixoto, E.E. Yolanda Jovino Vaz
8,4 km	5,6 km
Linha: 3B	
1º Turno	2º Turno



	Bairro Esplanada/E.E. Maricota Pinto/E.E. Vila Boa Vista	
	Saída da Praça do Bairro Esplanada, BR-354, Av. JK, E.E. Maricota Pinto, Av. Moacir Dias, Av. Sanitária 02, E.E. Vila Boa Vista	
	8,4 km	
Van (mínimo de 15 lugares)		
Linha: 1C	1º Turno	2º Turno
	Calcita/ E.E. Yolanda Jovino Vaz	São Judas/E.E. Maricota Pinto
	Saída da Av. Geraldo Rodrigues da Cunha (Padaria), Rua Campo Belo, BR-354, Av. Governador Valadares, Rua Jarbas Ferreira Pires, Praça Floriano Peixoto, E.E. Yolanda Jovino Vaz	Saída da Rua Ayrton esquina com Manoel Fernandes Nogueira, BR-354, Av. JK, E.E. Maricota Pinto
	6,4 km	4,8 km
Linha: 2C	1º Turno	2º Turno
	Davis-Floresta/E.E. Vila Boa Vista	Olaria/E.E. Vila Boa Vista
	Saída do Sítio dos Davis (Final da Rua Gameleira), Bairro Floresta, Av. Amazonas, Praça Martins Dias, Av. Sanitária 02, E.E. Vila Boa Vista	Saída da Rua Juca Aristides, Av. Progresso, Rua dos Passos, Praça Floriano Peixoto, Av. Governador Valadares, Rua do Rosário, E.E. Maricota Pinto
	8,6 km	6,4 km
Linha: 3C	1º Turno	2º Turno
	-	Calcita/ E.E. Vila Boa Vista
	-	Saída da Av. Geraldo Rodrigues da Cunha (Padaria), Rua Campo Belo, BR-354, Av. Governador Valadares, Rua Álvares da Silva, E.E. Vila Boa Vista
	-	5,6 km
Linha: 4C	1º Turno	2º Turno
	Morada II/E.E. Yolanda Jovino Vaz/ E.E. Maricota Pinto	-
	Saída da Rua Juca Aristides, Av. Progresso, Rua dos Passos, Praça Floriano Peixoto (E.E. Yolanda Jovino Vaz), Rua Getúlio Vargas, Av. Governador Valadares, Rua do Rosário, E.E. Maricota Pinto	-
	8,4 km	-
Linha: 5C	1º Turno	2º Turno
	Calcita/E.E. Vila Boa Vista	-
	Saída da Av. Geraldo Rodrigues da Cunha (Padaria), Rua Campo Belo, BR-354, Av. Governador Valadares, Rua Álvares da Silva, E.E. Vila Boa Vista	-
	5,6 km	-

A estimativa de quilometragem rodada para o transporte urbano de estudantes é de aproximadamente 155km (cento e cinquenta e cinco quilômetros) por dia, que, multiplicados por 160 (cento e sessenta) dias letivos anuais, somam aproximadamente 25.000km (vinte e cinco mil quilômetros) por ano.

Apesar de não ter sido disponibilizado à população no corrente ano, pode-se considerar que o transporte de estudantes residentes na área urbana do município ainda integra à oferta de serviços de transportes no município, já que esta parcela da população ainda aguarda uma solução para sua mobilidade urbana.

Já o serviço de transporte de estudantes residentes na zona rural, continua ativo e foi contratado este ano nos seguintes moldes:

TRANSPORTE ESCOLAR ZONA RURAL ARCOS/MG					
Linha	Rota	Horário	km/dia	Dias/ano	km/ano
Ônibus (Mínimo de 45 lugares)					
A					
1A	Arcos/E.M.L. Andrade/B. Vista	06:30/11:30	89	160	14.240
2A	Ilha/Boa Vista/Ilha	06:30/11:30	90	160	14.400
3A	Boca da Mata/ Escolas estaduais	06:30/11:30/12:00/16:50	90	160	14.400
4A	Calcita /Escolas Estaduais	06:30/11:30/12:00/16:50	80	160	12.800
5A	Jardim Bela Vista/ Escolas Estaduais	06:30/11:30/12:00/16:50	80	160	12.800
A			429	TOTAL	68.640

B					
Micro-ônibus (Mínimo de 23 lugares)					
1B	Arcos/Varões/Arcos	06:00/11:30/12:00/16:50	120,0	160	19.200
2B	APAE Centro	06:00/11:30/12:00/16:51	80,0	160	12.800
B			200,0	TOTAL	32.000
C					
Van (Mínimo de 12 lugares)					
1C	Arcos/Cristais	06:00/11:30/12:00/16:50	120	160	19.200
2C	Arcos/Vargem dos Britos/Arcos	06:00/11:30/12:00/16:50	108	160	17.280
3C	Arcos/Calciolandia/Arcos	06:00/11:30/12:00/16:50	130	160	20.800
4C	Vermelhos/L. Andrade	06:00/11:30	122	160	19.520
5C	Arcos/Boa Vista A	05:45/11:30	50	160	8.000
6C	Arcos/Peão/Zeca Laninho/Boa Vista	05:45/11:30	108	160	17.280
7C	Arcos/Paineiras/Água Santa/Peão/Ilha	06:00/11:30/12:00/16:50	100	160	16.000
8C	Arcos/Piranhas/Água Santa/Ilha	06:00/11:30/12:00/16:50	116	160	18.560
9C	Arcos/B. Melo/Argila/I. de Cima/Ilha/B. Vista	05:50/11:30/12:00/16:50	76	160	12.160
10C	Água Santa/Usina/Laura Andrade	06:00/11:30	92	160	14.720
11C	Arcos/Fazenda Roberto/Calciolândia/Pavoa	06:00/11:30/12:00/16:50	80	160	12.800
12C	Sobradinho/Arcos	05:00/11:30	130	160	20.800
13C	APAE Zona Rural/Arcos/Paineiras	06:00/11:00/16:50	110	160	17.600
14C	APAE Bairros/Boca da Mata	06:00/11:00/16:51	110	160	17.600
15C	Prata/Loanda/B. Mansa/L. Andrade	06:00/11:30	181	160	28.960
16C	Berenice/Sebrae/Ilha	16:50	68	160	10.880
17C	Esplanada/ E.E. Yolanda	12:00/16:50	50	160	8.000
18C	Barreiro/Varões/Arcos	06:00/11:30/16:30	102	160	16.320
C			1.853	TOTAL	296.480
D					
Kombi (Mínimo de 9 lugares)					
1D	Prata/Ponte/Laura Andrade	06:00/11:30	120	160	19.200
2D	Correias/L. Andrade /Davis/Arcos/Davis	06:00/11:30/12:30/16:30	92	160	14.720
3D	Santana/L. Andrade A	06:00/11:30	90	160	14.400
4D	Serviços L. Andrade/alunos p/Arcos e retorno	05:30/06:30/11:30/14:30	120	160	19.200
5D	Arcos/B. Mata/Corumbá/Rastro S. Pedro	05:50/11:30	126	160	20.160
6D	Arcos/Boa Vista B	06:00/11:30	96	160	15.360
7D	Arcos/Boa Vista C	06:00/11:30	60	160	9.600
8D	Ilha/Rio Preto/Caixetas/Arcos	17:45/23:00	112	160	17.920
9D	Piranhas/Inhumas/Paineiras/Arcos	05:50/11:30/12:00/16:50	102	160	16.320
10D	Rogério/Lagoinha/Arcos	06:00/11:30/16:50	142	160	22.720
11D	Correias/Usi. Velha/Santana/Arcos	17:45/23:00	98	160	15.680
12D	Santana/usina Velha/Arcos	06:00/11:30	101	160	16.160
13D	Fazendinha/Elizeu/Picadas/Ilha	05:30/11:30/16:50	118	160	18.880
14D	Arcos/Pratas/Zê Ladeu	16:30	63	160	10.080
D			1.440	TOTAL	230.400

Apenas a contratação do transporte de estudantes residentes na zona rural do município, consome um fretamento estimativo de 230.400km (duzentos e trinta mil quilômetros). Estes serviços foram contratados no corrente ano ao preço estimado de cerca de R\$1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil reais) por ano, ou seja, cerca de R\$125.000,00 (cento e vinte cinco mil reais) mensais².

Considerando a quantidade de usuários, a soma da oferta dos serviços de transporte de estudantes nas zonas rural e urbana atende aproximadamente 2.000 (dois mil) usuários.

Estes serviços, portanto, somam-se à oferta dos serviços de transporte coletivo no município, já que são disponibilizados anualmente à população pela Prefeitura Municipal.

² Fonte: Processo Licitatório nº 018/2019, Prefeitura Municipal de Arcos/MG



2.2.2.3. ESTIMATIVA FRETAMENTOS PRIVADOS

Para além dos serviços prestados pela referida empresa e dos transportes contratados pela Prefeitura Municipal, sabe-se que, em decorrência da insuficiência do transporte coletivo no município, as grandes empresas instaladas no município – que empregam aproximadamente 1.500 (mil e quinhentas) pessoas³ –, são compelidas a contratar serviço de transporte por fretamento, em trechos e horários ainda não disponibilizados.

Destaca-se que nenhuma linha ofertada pelos serviços de transporte coletivo atualmente em operação abrange os arredores das grandes mineradoras instaladas no município.

Assim, essa parte da oferta e demanda será considerada por estimativa considerando apenas o número estimado de funcionários, transportados apenas em ônibus com capacidade para 45 (quarenta e cinco) pessoas por viagem.

O transporte dos 1.500 (mil e quinhentos) funcionários demandariam a contratação de cerca de 40 (quarenta) ônibus de 45 (quarenta e cinco) lugares, variando a distância a ser percorrida entre cerca de 30km (quinze quilômetros) a 80km (oitenta quilômetros) por dia para atender apenas as empresas localizadas no arredor do município.

2.2.3. CUSTOS E POLÍTICA TARIFÁRIA

2.2.3.1. TRANSPORTE COLETIVO IRMÃOS CARDOSO LTDA

Os registros financeiros de receitas, custos e despesas da operação são realizados sem muito critério organizacional e são tratadas em conjunto com os demais serviços oferecidos pela empresa operadora. As informações, portanto, não são confiáveis, nem mesmo para se precisar que a operação é rentável ou não.

Apesar da ausência de controle de custos estruturada e política tarifária definidas para a operação do transporte coletivo urbano, as informações na empresa operadora e de estudos de mercado, permite considerar os números médios mensais operacionais e administrativos a seguir identificados pelos últimos controles apresentados pela empresa operadora dos serviços.

Custos e Despesas	
ESTRUTURA	R\$ 2.750,00
Aluguel Garagem	R\$ 1.000,00
Água	R\$ 100,00
Luz	R\$ 250,00
Telefone/Internet	R\$ 100,00
IPTU	R\$ 150,00
Manutenções e reformas	R\$ 1.000,00

Receitas			
Venda de passagens	Média de passageiros	Preço	Valor
Linha 1	3092	R\$ 3,75	R\$ 11.595,00
Linha 2	3877	R\$ 3,75	R\$ 14.538,75
Linha 3	1824	R\$ 3,75	R\$ 6.840,00
TOTAL			R\$ 32.973,75

³ Fonte: Sindicato Trabalhadores Industria Extrativista e Afins de Arcos/MG

Seguro Imóvel	R\$ 150,00
ADMINISTRATIVAS	R\$ 3.724,00
Contabilidade	R\$ 624,00
Material de escritório	R\$ 100,00
Pessoal administrativo (salários + encargos)	R\$ 2.800,00
Despesas bancárias	R\$ 100,00
Material de limpeza	R\$ 100,00
OPERACIONAIS	R\$ 30.205,00
Combustível	R\$ 12.000,00
IPVA	R\$ 240,00
DPVAT e Seguro obrigatório	R\$ 15,00
Pessoal operacional (salários + encargos)	R\$ 14.500,00
Depreciação	R\$ 750,00
Manutenção	R\$ 2.700,00
TOTAL	R\$ 36.679,00

RECEITAS	R\$ 32.973,75
DESPESAS	R\$ 36.679,00
RESGATE	R\$ 3.705,25

Assim como ocorre com os custos, a política tarifária não é definida por critério objetivo. A definição do valor da tarifa ocorre por dado mercadológico, acompanhando os valores praticados no município de Formiga/MG.

A tarifa praticada atualmente é de R\$3,75 (três reais e setenta e cinco centavos) por viagem. Além das gratuidades previstas em lei aos idosos (Lei nº 10.741/2003), aleatoriamente são fornecidos alguns descontos, gratuidades e bônus a estudantes e clientes recorrentes na compra de lotes de passagens.

2.2.3.2. FRETAMENTO PREFEITURA MUNICIPAL DE ARCOS/MG

O município de Arcos/MG utiliza planilha de custos própria para formação estimativa de preço mínimo para contratações anuais dos serviços de transporte por meio de licitação por critério de menor preço.

A planilha elaborada pelo município que prevê os custos operacionais dos veículos envolvidos, tais como, combustíveis, manutenções, depreciações, licenciamentos e seguros e mão de obra, acrescidos de despesa contábil municipal e de benefícios e despesas indiretas, entre os quais se inserem despesas administrativas e remuneração do operador.

Cada um destes valores é dividido pela sua necessidade a cada quilometro rodado, para que a soma de todos os coeficientes defina o valor estimado necessário por quilometro rodado. A somatória destes coeficientes é utilizada para balizar o preço do valor por quilometro rodado no processo licitatório que ocorre anualmente.



2.2.3.3. ESTIMATIVA FRETAMENTOS PRIVADOS

As contratações nessa modalidade de contratação geralmente ocorrem a partir da previsão e análise de planilha de custos e despesas, acrescidas da margem operacional à contratada para se definir o valor de contratação por quilometragem rodada.

2.2.4. VEÍCULOS, ESTRUTURA OPERACIONAL E COLABORADORES

A seguir serão demonstradas a frota de veículos, a estrutura operacional e pessoas envolvidas na execução dos serviços atualmente disponibilizados à população.

A frota utilizada pela empresa da empresa destinada à prestação dos serviços de transporte coletivo é composta por 04 (quatro) veículos, dos quais 03 (três) são utilizados diariamente como veículos titulares dos serviços e 01 (um) fica como reserva para substituir os demais em casos de necessidade.

A empresa prestadora dos serviços de transporte coletivo no município possui sede administrativa e ampla garagem para guarda de seus veículos equipada com tanques de combustível, rampa de manutenção, lavador de veículos, borracharia e oficina mecânica e elétrica. Apesar desta estrutura, nem todos estes serviços atualmente serem executados internamente.

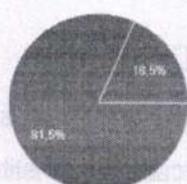
Desta estrutura, pequena parte é destinada aos serviços de transporte coletivo, já que a maior parte das receitas da empresa é proveniente de fretamentos.

O quadro de pessoal da empresa possui 7 (sete) colaboradores atualmente designados aos serviços do transporte coletivo, sendo 5 (cinco) motoristas e 2 (dois) auxiliares administrativos que integram o quadro de pessoal administrativo contribuindo tanto para os serviços de fretamento como para a organização dos serviços de transporte coletivo.

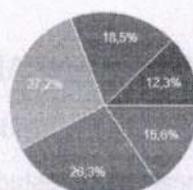
2.2.5. CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÔMICAS DOS USUÁRIOS ATENDIDOS PELA OFERTA

As características socioeconômicas dos usuários atuais foram aferidas pela pesquisa de mercado realizada pela Escola do Sebrae de Arcos/MG.

1) Sexo



2) Idade



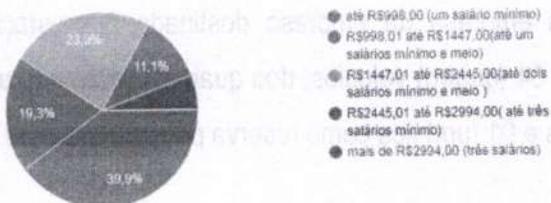
- 18 a 24 anos
- 25 a 40 anos
- 41 a 50 anos
- 51 a 60 anos
- mais de 60 anos



Os resultados acima evidenciam que 81,5% (oitenta e um e meio por cento) dos usuários atuais são do sexo feminino, enquanto apenas 18,5% (dezoito e meio por cento) são do sexo masculino e que mais de 84% (oitenta e quatro por cento) são usuários pagantes, pois não se enquadram na gratuidade de idoso.

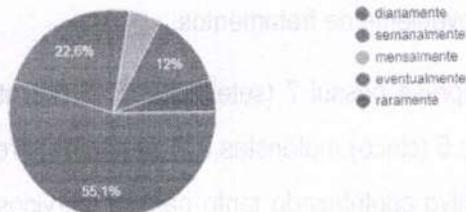
Quanto à renda, a grande maioria dos usuários, aproximadamente 95% (noventa e cinco por cento) dos atuais passageiros tem renda familiar de até 3 (três) salários mínimos legais.

4) Renda Familiar



Praticamente 80% (oitenta por cento) dos usuários utilizam os serviços frequentemente, ou seja, todos os dias ou toda semana e apenas 20% (vinte por cento) utilizam os serviços com frequência baixa, eventual ou rara.

6) Com que frequência você utiliza o transporte público?



Confrontando as características socioeconômicas dos usuários reveladas pela pesquisa de mercado do Sebrae com os dados populacionais, verifica-se que aproximadamente 60% (sessenta por cento) da população atual do município se enquadram no perfil socioeconômico de usuários atuais.

Contudo, estima-se que apenas uma proporção de menos de 10% (dez por cento) da população atual, ou seja, (4.000) pessoas, utiliza os serviços atualmente oferecidos pela operadora do transporte coletivo no município.

2.3. PESQUISA DE MERCADO – IDENTIFICAÇÃO DA DEMANDA

Com o intuito de identificação da demanda por serviços de transporte no município, durante a elaboração deste estudo foi realizada pesquisa de mercado pelo Instituto Foco Estratégia, integralmente disponibilizada por este estudo (anexo I).



A pesquisa de identificação da demanda ouviu 1.099 (mil e noventa e nove) pessoas durante 8 (oito) dias úteis com o intuito de identificar a demanda por transporte coletivo no município. A margem de erro apontada é de 1,7% (um vírgula sete por cento) para mais ou para menos, enquanto o coeficiente de confiabilidade, ou seja, margem de acerto, é de 94,8% (noventa e quatro vírgula oito por cento).

O resultado desta pesquisa confirmou que a população demanda pela regularização da oferta de serviços de transporte coletivo no município.

O mapa de desejos ou valores do mercado demonstra o valor que as pessoas procuram em determinado produto ou serviço. A pesquisa revela que o elemento primário da demanda do mercado local por serviços de transporte coletivo é a simples necessidade, o que confirma a essencialidade básica do serviço e necessária urgência para regularização da oferta dos serviços.

Além da necessidade, as pessoas esperam que a oferta possa proporcionar agilidade de locomoção, ou seja, ganho de tempo no dia-a-dia, ter preço justo para reduzir custos com locomoção, comodidade, ou seja, conforto e segurança, tanto no aspecto de segurança pessoal, como de segurança de trânsito.



A pesquisa demonstra, ainda, um nível de visibilidade mercadológica, ou seja, de compreensão do serviço, de 91,9% (noventa e um vírgula nove por cento) e um nível aceitação mercadológica, ou seja, se as pessoas pagariam pelo serviço, de 88,1% (oitenta e oito vírgula um por cento). A linha mestra, ou seja, o percentual necessário para indicação de viabilidade do negócio desses pontos, é de 70,8% (setenta vírgula oito por cento).

Em seguida a pesquisa demonstra os públicos que utilizarão os serviços, sendo estes, quadro funcional de empresas, transporte rural, estudantes, deslocamentos urbanos e outros indeterminados.



O mapa da demanda apresentado pelo resultado da pesquisa de mercado indica que uma parcela entre 12% (doze por cento) e 27% (vinte e sete por cento) da população utilizará os serviços de transporte coletivo com projeção de rápido crescimento.

Em outras palavras, a pesquisa demonstra que o serviço de transporte coletivo no município terá um público inicial perto de 4.000 (quatro mil) pessoas e, em curto espaço de tempo, aproximadamente 9 (nove) meses esse número de usuários pode chegar a 12.000 (doze mil) pessoas.

A pesquisa de mercado realizada deixou claro, sob o ponto de vista técnico mercadológico, portanto, que há marcante necessidade da população pelos serviços, com elevado nível de aprovação mercadológico para implementação dos serviços de transporte coletivo no município.

3. ANÁLISE E DIAGNÓSTICO DO SISTEMA DE TRANSPORTE ATUAL

3.1. ANÁLISE DE DESEMPENHO OPERACIONAL

Conforme já salientado, a oferta de transporte coletivo urbano operado no município atualmente é restrita apenas aos serviços prestados pela empresa Irmãos Cardoso Ltda. A oferta se limita a atender apenas uma pequena parte da demanda dos munícipes, forçando os demais usuários a buscar outros meios de transporte.

A oferta atual não atende a população de modo geral, sobretudo a população de zonas mais afastadas, estudantes primários e secundários e colaboradores das grandes empresas no entorno do município.

Inicialmente, há que se registrar que o serviço de transporte coletivo no município é operado sem qualquer amparo legal ou intervenção do poder público municipal, o que inviabiliza a realização de investimentos e melhorias.

Apesar de alguns registros de tentativas de solução para a irregularidade da atividade, o poder público municipal jamais conseguiu solucionar a precariedade de concessão dos serviços da operadora do transporte público coletivo no município e disponibilizar legalmente à população serviços de transporte efetivos, proporcionando acessibilidade e mobilidade urbana.

Por outro lado, jamais se tomou qualquer medida para se proibir a execução dos serviços em razão da necessidade da população, principalmente, os mais carentes. Fato é que a precariedade de contratação não só fere o arcabouço legal necessário às contratações públicas, como, também, inviabiliza a oferta de um serviço digno e eficiente à população.



O planejamento, organização, controle e execução da prestação dos serviços de transporte coletivo são realizados, a critério da referida empresa, que opera com investimentos, recursos e tecnologia mínimos.

A precariedade da contratação, execução e fiscalização dos serviços é um dos fatores determinantes para a ineficiência deste serviço essencial à mobilidade no município, já que enseja ambiente de total insegurança jurídica, desestimulando qualquer operador a prestar serviços mais eficientes e apropriados à população.

Conforme identificado na oferta de serviços de transportes, a precariedade do serviço prestado pela operadora do transporte coletivo, a Prefeitura Municipal anualmente contrata serviços de transporte coletivo por fretamento para estudantes da rede pública com o orçamento anual de aproximadamente R\$1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil reais). E as companhias situadas no entorno do município e seus prestadores de serviço terceirizados contratam serviços de transportes por fretamento em valor estimado de cerca de R\$500.000,00 (quinhentos mil reais) por mês.

A atual insuficiência dos serviços de transporte coletivos torna necessária, pois, a contratação isolada de transporte, compromete a própria circulação central e urbana e inviabiliza a locomoção da população por meio do transporte coletivo.

De se destacar a recente sequência de fatos relevantes ocorridos no município em relação ao transporte coletivo. A Prefeitura Municipal de Arcos/MG vinha subsidiando os serviços de transporte escolar aos estudantes residentes da zona urbana do município. Este ano, porém, deixou de fornecer referida assistência aos estudantes que ficaram sem alternativas de mobilidade e transporte.

Diante deste cenário, mais de 500 (quinhentos) alunos ocuparam, em poucos dias, todas as vagas disponibilizadas para as linhas de transporte coletivo criadas pela empresa Irmãos Cardoso Ltda com trajetos curtos passando pelas escolas ao preço de R\$50,00 (cinquenta reais) mensais.

Estes fatos não deixam dúvidas de que, se disponibilizado à população e ao setor produtivo, um serviço minimamente eficiente e de qualidade, conforme se deseja, o problema dos transportes no município poderá ser solucionado, viabilizando-se inclusão social, acessibilidade, redução de custos de locomoção aos munícipes, melhoria do trânsito e do meio ambiente, entre diversos outros fatores através da mobilidade urbana.

Através da identificação da oferta e da demanda por transporte coletivo no município e do confronto dos dados oficiais do município com a pesquisa realizada entre população em geral e atualmente usuária dos serviços de transporte no município é possível concluir que o desempenho operacional atualmente existente é deficitário, já que grande parcela da população inserida no perfil de potenciais usuários não utiliza os serviços.



A análise dos resultados das pesquisas de mercado realizadas deixa claro que a atual oferta de transportes no município não atende aos parâmetros legais de mobilidade urbana e não consegue atender à real demanda por transporte coletivo da população.

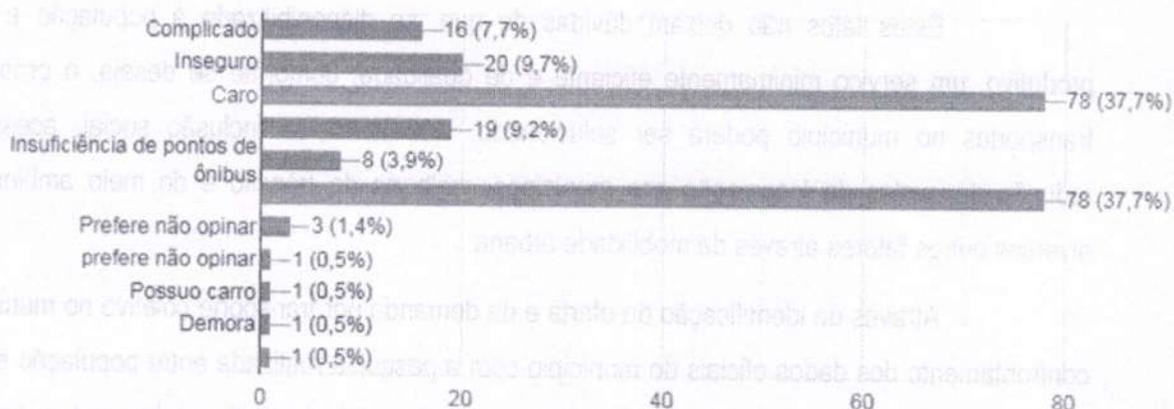
O atual serviço de transporte coletivo não possui qualquer modalidade ou sistema de gestão e geração de informações à operadora, aos usuários e, muito menos, ao município, portanto, não mensura o com rigor o fluxo de passageiros, não possui dados comparativos e afins.

O controle de entrada e saída de usuários é realizado de forma aleatória por meio de catraca sem verificação de rotina. A quantidade de usuários, pagantes ou não, por viagem também não é controlada com rigor e a concessão de gratuidades e descontos são aleatórias. Os controles da operadora se restringem a planilhas totalmente manipuláveis, portanto, não expressam o necessário grau de assertividade e confiabilidade.

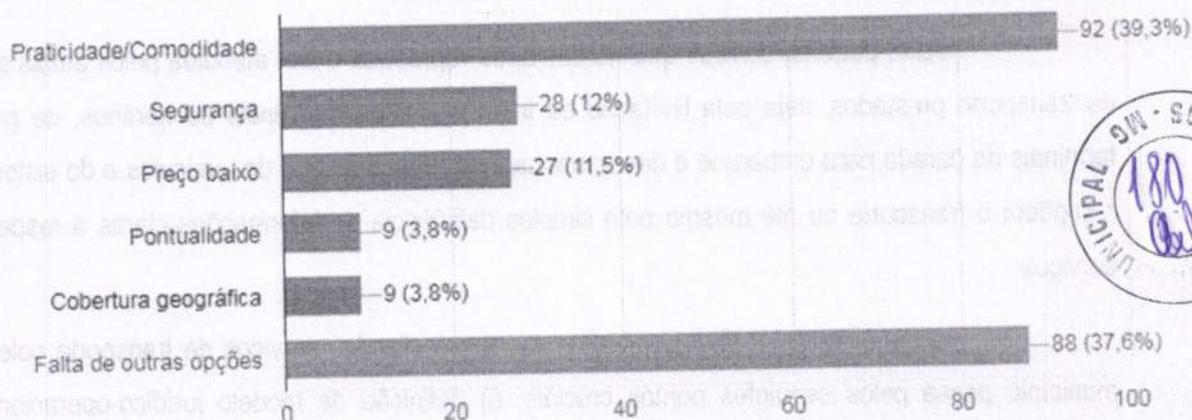
Não há qualquer controle, interação ou planos de ação com os usuários para disponibilização de informações quanto à regularidade, pontualidade, indicações e/ou alterações de trajetos. De igual modo, não existe canal de atendimento específico aos usuários e nem tampouco ferramentas de fiscalização dos serviços pelo poder público municipal ou demais órgãos de controle.

Eventuais reclamações e solicitações são feitas pelos usuários diretamente à empresa prestadora de serviços que, dentro de suas possibilidades e limitações de recursos, tenta atender desordenadamente as demandas.

A pesquisa de satisfação realizada junto aos usuários e população em geral deixou consignado que cerca de 80% (oitenta por cento) das pessoas entrevistadas não utilizam os serviços em decorrência da insuficiência dos trajetos, frequência de horários e pontos de parada para embarque e desembarque, além, do preço atualmente cobrado pelos serviços.



Por outro lado, cerca de 60% (sessenta por cento) dos usuários entendem que a pontualidade, a disponibilidade de pontos de embarque e desembarque e o bom atendimento são fatores determinantes para utilizarem este serviço.



E, ainda, quase 90% (noventa por cento) dos usuários entrevistados acreditam que a utilização de cartão de bilhetagem simplificaria e melhoraria a qualidade do serviço.

A referida pesquisa de satisfação trouxe as principais reclamações dos usuários, quais sejam: o não atendimento integral às rotas e pontos de paradas definidas, a precariedade e restrição de pontos de parada para embarque e desembarque e a precariedade da manutenção e limpeza dos veículos utilizados na operação.

As pesquisas de mercado de levantamento de dados de demanda e de satisfação entre os usuários deixa evidente que os serviços atualmente disponibilizados à população não são viáveis, principalmente, em razão da insuficiência de trajetos e recorrência de horários.

A precariedade dos serviços não ocorre apenas por irresponsabilidade ou negligência da atual prestadora dos serviços. O problema se instala pela ausência de regulação, fiscalização e estímulo ao transporte coletivo ao longo dos anos no município.

Além disso, a análise dos registros financeiros da atividade de transporte coletivo atualmente prestada no município demonstra que a operação no atual modelo é insustentável, já que não possui critérios objetivos de formação da tarifa e qualquer transparência à população em relação ao preço.

Mais que isso, além de não atender aos anseios da população, a atividade realizada nos moldes atuais deixa de ser economicamente atrativa até mesmo para os operadores, pois o caráter de precariedade da forma de prestação de serviços inviabiliza a realização de investimentos para expansão de trajetos, melhoria dos veículos ou da infraestrutura necessária à operação.

Há que se destacar que a ausência de critérios claros e objetivos desencadeia ambiente hostil e enorme insegurança operacional, econômica e jurídica, havendo, inclusive, constantes ameaças por parte da população em caso de aumento de preço.

Assim, pode-se concluir que há demanda represada e mal atendida pelos atuais serviços de transporte prestados, seja pela limitação de trajetos, pela insuficiência de horários, de pontos e terminais de parada para embarque e desembarque, pela precariedade dos veículos e do sistema que compõem o transporte ou até mesmo pela simples deficiência de informações claras a respeito dos serviços.

Esta análise deixa claro, portanto, que a solução dos serviços de transporte coletivo no município passa pelos seguintes pontos cruciais: (i) definição de modelo jurídico-operacional que viabilize atendimento economicamente viável da demanda pela oferta; (ii) definição de critérios objetivos de precificação; (iii) definição, adaptação e modernização dos componentes de infraestrutura necessários ao sistema de transporte coletivo; (iv) definição objetiva de critérios qualitativos dos serviços; (v) criação de política de fiscalização com adoção de critérios objetivos e mecanismos de controle dos critérios qualitativos da operação e (vi) estruturação e modelagem jurídica do projeto.

Os cenários trazidos por este estudo a seguir pretendem apresentar preliminarmente algumas possíveis soluções aos referidos tópicos do problema, que serão revisadas e validadas (ou não) pelos próximos cadernos deste estudo para apresentar soluções a cada um destes pontos e viabilizar a almejada operação de transporte coletivo no município.

O atendimento da demanda pela oferta é possível se solucionar a questão do transporte coletivo no município através da junção dos serviços atualmente prestados pela empresa operadora do coletivo com as demais demandas do município, já que a oferta de um serviço abrangente e eficaz à população fica restrita pela demanda represada que necessitam realizar contratações avulsas de transporte para solucionar a falta de transporte.

Para que isso aconteça, porém, será necessária a atuação ativa dos entes municipais inicialmente para produzir os instrumentos jurídicos necessários à viabilização da contratação legal de operadora dos serviços, de modo a garantir a implementação do sistema de transporte coletivo.

E, em seguida, realizar a contratação de operador dos serviços pelos meios legais, garantindo, acaso necessário, subsídio à tarifa deficitária, conforme previsto na Lei de Mobilidade Urbana.

3.2. GESTÃO E ATENDIMENTO AOS USUÁRIOS



O atual serviço de transporte coletivo não possui qualquer modalidade ou sistema de gestão e geração de informações à operadora e, muito menos, aos usuários e ao município.

O controle de entrada e saída de usuários é realizado de forma aleatória por meio de catraca sem verificação ou lacre. Não se sabe ao certo a quantidade de usuários, pagantes ou não, por viagem. Os controles da operadora se restringem a planilhas manipuláveis, portanto, não expressam nenhum grau de assertividade e confiabilidade.

Não há qualquer controle, interação ou planos de ação com os usuários para disponibilização de informações quanto à regularidade, pontualidade, indicações e/ou alterações de trajetos. De igual modo, não existe canal de atendimento específico aos usuários e nem tampouco ferramentas de fiscalização dos serviços pelo poder público municipal ou demais órgãos de controle.

Eventuais reclamações e solicitações são feitas pelos usuários diretamente à empresa prestadora de serviços que, dentro de suas possibilidades e limitações de recursos, tenta atender desordenadamente as demandas.

A pesquisa de satisfação realizada junto aos usuários e população em geral deixou consignado que cerca de 80% (oitenta por cento) das pessoas entrevistadas não utilizam os serviços em decorrência da insuficiência dos trajetos, dos pontos de parada para embarque e desembarque e da frequência de horários que lhes atendam, além, dos preços cobrados pelos serviços.

Por outro lado, cerca de 60% (sessenta por cento) dos usuários entendem que a pontualidade, a disponibilidade de pontos de embarque e desembarque e o bom atendimento são fatores determinantes para utilizarem este serviço. E, ainda, quase 90% (noventa por cento) dos usuários entrevistados acreditam que a utilização de cartão de bilhetagem simplificaria e melhoraria a qualidade do serviço.

A referida pesquisa de satisfação trouxe as principais reclamações dos usuários, quais sejam: o não atendimento integral às rotas e pontos de paradas definidas, a precariedade e restrição de pontos de parada para embarque e desembarque e a precariedade da manutenção e limpeza dos veículos utilizados na operação.

3.3. ESTRUTURA

A estrutura operacional do sistema de transporte coletivo municipal é composta pelo conjunto de todos os bens necessários à implantação da rede de transporte no município e à execução dos serviços, quais sejam: vias de circulação, pontos de parada e terminais para embarque e desembarque, veículos e garagem com estrutura operacional e administrativa.



A estrutura do transporte coletivo operante no município é deficitária tanto no que diz respeito aos veículos, quanto aos sistemas de automação de bilhetagem e monitoramento e terminais e estações de parada para embarque e desembarque.

A frota utilizada é composta por 04 (quatro) veículos bastante antigos e depreciados. Não há requisitos operacionais definidos, nem tampouco acompanhamento, fiscalização e controle da frota para que satisfaçam minimamente os requisitos operacionais no que tange à comodidade, segurança, acessibilidade e sustentabilidade ambiental.

Conforme já analisado, a viabilização do novo sistema de transporte coletivo do município passa necessariamente pela adaptação e construção de terminais e estações de parada, adaptação e renovação de toda a frota e criação de sistema de automação para controle dos dados do transporte para se viabilizar um sistema de transporte eficiente à população.

3.4. COBERTURA DA ÁREA

Conforme demonstrado, as poucas linhas em operação deixam de atender grande parte da população em razão da baixa abrangência dos trajetos, da falta de planejamento das rotas, da insuficiência de horários e da ausência de circulação em diversas áreas de grande demanda de potenciais usuários.

3.5. ESTRUTURA DE CUSTOS E POLÍTICA TARIFÁRIA

Não há estrutura de custos atualmente definida e critérios objetivos para formação e reajustamento das tarifas. A estruturação do transporte deverá adotar método ou planilha a ser indicada pela modelagem econômico-financeira para realização dos serviços no município.

4. PROGNÓSTICO E FORMULAÇÃO DE ALTERNATIVAS

A formulação de alternativas realizar-se-á através da revisão da regulamentação vertente sobre o tema no município e da proposição de cenários respeitantes à forma de contratação, linhas e trajetos, modelo de gestão e estrutura tarifária de modo a recondicionar o transporte coletivo no município para viabilizar o atendimento da demanda represada, de modo a viabilizar uma operação estruturada e eficiente.

Ao final da elaboração de todos os cadernos, este estudo assinalará a proposta de um mix de cenários que entende como mais viável e vantajoso ao município e à população. No entanto, poderá

a municipalidade, por meio da comissão avaliadora deste PMI ou demais órgãos, optar pela utilização do projeto com outra miscelânea de cenários, valendo-se daqueles que entender melhor atender à cidade e à população em cada uma das vertentes.



4.1. REVISÃO DA REGULAMENTAÇÃO

Conforme já citado, o transporte público coletivo no município de Arcos/MG vem sendo realizado pela empresa Irmãos Cardoso Ltda sem qualquer fundamento legal ou procedimento licitatório que o ampare. Todas as rotas, horários, infraestrutura, preços e demais condições do transporte são livremente definidas pela aludida empresa.

Sob a ótica da legalidade verifica-se, portanto, que além de não se atentar às políticas públicas de mobilidade urbana, a gestão e execução do transporte coletivo no município não se atenta aos preceitos necessários à contratação pública e se realiza sem qualquer participação dos munícipes e do poder público.

Como cediço, a ordenamento jurídico brasileiro determina, desde o advento da Constituição Federal de 1988, que as contratações realizadas pela Administração Pública Direta e Indireta devem obedecer aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, resguardadas condições de igualdade a todos os licitantes.

O cenário atual é de extrema delicadeza já que não proporciona qualquer segurança jurídica aos serviços de transporte coletivo no município e não se pode extinguir a operação atual, por pior que esta possa parecer, em respeito ao direito fundamental e social dos usuários atuais, sobretudo aqueles mais humildes.

A atual conjuntura dos transportes torna imperiosa, portanto, a imediata e breve atuação da Administração Pública Municipal para adequar todo o sistema público de transporte coletivo no município, regularizando e viabilizando a oferta dos serviços à população.

Para além dos requisitos básicos de contratação pela Administração Pública, o Sistema Municipal de Transporte de Público Coletivo de Passageiros deve se fundamentar na Política Nacional de Mobilidade Urbana instituída pela Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, assim como nas legislações e diretrizes municipais, tais como, a Orgânica do Município e o Plano Diretor do Município de Arcos/MG.

Genericamente, a Lei nº 12.587/2012 estabelece que o transporte público coletivo é o serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento, com itinerários e preços fixados pelo poder público, se fundamenta em princípios de sustentabilidade e

eficiência, deve se orientar por diretrizes de integração e objetiva a promoção da equidade e do desenvolvimento sustentável.

E mesmo a legislação municipal estabelece inúmeros parâmetros atualmente inobservados na viabilização, contratação e prestação dos serviços de transporte coletivo na cidade de Arcos/MG.

A Lei Orgânica do Município estabelece como competência privativa do município de Arcos, determinar itinerário e pontos de parada de transportes coletivos, conceder, permitir ou autorizar serviços de transportes coletivos e fixar as respectivas tarifas (artigo 35, XXXIII); organizar e prestar serviços públicos de interesse local diretamente ou sob regime de concessão, permissão ou autorização, incluindo o transporte coletivo, garantindo-o como direito social (artigo 35, XXXVI); e, ainda, promover serviços de transporte coletivo (artigo 35, XLVI, c).

A mesma Lei estabelece como objetivo fundamental do município atender as demandas de transporte, garantindo-o como direito social (artigo 181-B, I e XIII) e a adoção de políticas sociais econômicas e ambientais que assegurem condições dignas de saúde, tais como a promoção de condições dignas de transporte (artigo 185, I).

A Lei Orgânica do Município estabelece, ainda, que o Poder Público Municipal deve prover a educação no ensino fundamental por meio de programas de transporte (artigo 201, VII); e deve adotar medidas necessárias ao transporte do ruralista até a sede do município (artigo 231, VII).

A LOM de Arcos/MG, por fim, trata especificamente do transporte público em seu capítulo VIII, estabelecendo: que o município deve assegurar transporte coletivo aos cidadãos; que deve ser criado órgão técnico especial – Conselho Municipal de Trânsito – incumbido de planejar, gerenciar e fiscalizar os diversos meios de transporte.

A seção I do aludido capítulo trata do funcionamento e da competência do transporte público, estabelecendo: que o município deve prestar diretamente ou por concessão os serviços de transporte coletivo mediante concorrência pública; que as tarifas devem ser condizentes com o poder aquisitivo da população; que maiores de 65 (sessenta e cinco) anos, portadores de deficiência e servidores municipais em serviços na zona rural tem direito à gratuidade dos serviços de transporte coletivo; que o município possui autonomia para cassar ou suspender a concessão ou permissão de serviços de transporte coletivo.

De se destacar a disposição do inciso IV do artigo 251 da referida Lei: “as concessionárias de transporte deverão, no mínimo, dez por cento de seu lucro líquido, no município, conforme dispuser a lei”. Esta redação deixa lacuna, pois não estabelece com clareza o desejo do legislador municipal, podendo ser necessária sua correção e regulamentação para se evitar futuros erros de interpretação.



Logo em seguida, a seção II do mesmo capítulo VIII, trata do sistema viário, deixando claro que o plano diretor do município deve prever sobre a construção de abrigos nas paradas de ônibus coletivo, que o município deve efetuar a adequação, manutenção e sinalização das vias; e que poderá celebrar convênios com os entes federativos estaduais e federais para melhoria dos transportes e sistema viário.

No que pertine à celebração de convênios com o Governo Federal para melhoria do transporte e sistema viário, é de extrema necessidade que o município estabeleça um Plano de Mobilidade Urbana compatível ou inserido no Plano Diretor para estar habilitado a receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, conforme previsto no artigo 24, §1º e §4º da Lei nº 12.587/2012.

Já o Plano Diretor do Município, Lei nº 2100/2006, estabelece que compete ao Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano – CMDU – o dever de fiscalizar o cumprimento das cláusulas de contratos firmados entre o município e a concessionária de transporte coletivo (artigo 9, XV); classifica as vias em arterial, coletora e local (artigo 28); e que as deliberações do CMDU devem buscar a integração das diversas políticas responsáveis pela intervenção urbana, em especial as de transporte.

O anexo 2 do Plano Diretor apresenta as diretrizes da consulta popular realizada no município, ficando consignado como interesse da própria população as seguintes intervenções necessárias: III – na área do urbanismo, alínea o, criação de Lei de Concessão de transporte Público; IX – na área da agricultura e infraestrutura de apoio, alínea q, incentivo ao transporte rural; e, X – na área do meio ambiente e saneamento, alínea p, a formação de fundo municipal de transporte, gerido com controle social.

De se destacar por fim, a importância e pertinência da Proposta de Projeto de Lei encaminhada através do ofício nº 78/2018, de autoria do vereador Srº Luiz Henrique Sabino Messias que obriga os concessionários de transporte coletivo obrigados a implantar sistemas de acesso a portadores de deficiência física na frota de veículos destinados ao transporte.

Diante de todo este arcabouço legal, verifica-se claramente a necessidade de atuação imediata dos entes municipais para regularizar a oferta do transporte coletivo no município, viabilizando à população um sistema de transporte coletivo que atenda às regras mínimas de contratação, e, principalmente, que prestigie a integração social, a acessibilidade, o meio ambiente, o crescimento e o progresso por meio de uma mobilidade urbana sustentável.



4.2. GERAÇÃO DE CENÁRIOS

A seguir, serão apresentadas possíveis soluções para o transporte público municipal de Arcos/MG com a apresentação dos possíveis regimes de contratação (item 4.3) e possíveis cenários das redes e linhas do transporte coletivo (item 4.4).

Os cenários referentes ao regime de contratação indicam as possibilidades que o município poderá adotar para realizar a contratação dos serviços a serem executados, de modo que, ao final do projeto, com a conclusão da modelagem jurídica será sugerida a mais benéfica à solução do problema do transporte coletivo ao município.

Já os cenários propostos para as redes de transporte indicam sugestões preliminares de criação de redes e linhas de transporte coletivo no município. Estas redes são ilustrativas e mutáveis, pois serão amplamente desenvolvidas na elaboração dos cadernos seguintes deste PMI, destinados à modelagem operacional e econômico-financeira, com o intuito de se demonstrar, com fundamentos criteriosos, qual mix de cenários melhor se adapta à realidade da demanda do município.

Importante deixar claro que, por se tratar, praticamente, da criação de um novo sistema de transporte coletivo no município, as propostas de cenários operacionais poderão sofrer ajustes, conforme a viabilidade prática do modelo operacional implementado, o que deverá constar nos instrumentos jurídicos e contratuais para que seja resguardado o equilíbrio econômico e financeiro do contrato.

Logo após, serão apresentadas sugestões preliminares de modelos de gestão, políticas tarifárias e de estruturas operacionais necessárias que serão amplamente especificadas e desenvolvidas nos cadernos operacional e econômico-financeiro.

Conforme já exposto, os cenários apresentados não são vinculados uns aos outros, podendo ser utilizados pelo município de forma intercalada ou mesmo reconfigurados.

4.3. POSSÍVEIS REGIMES DE CONTRATAÇÃO

4.3.1. CENÁRIO 1 – CONCESSÃO PÚBLICA

O artigo 175, da Constituição Federal de 1988 instituiu a concessão como uma das formas do Poder Público prestar serviços públicos, devendo ser contratada sempre por meio de licitação e a legislação específica prever sobre os regimes das concessionárias, o caráter especial dos contratos e sua respectiva prorrogação, condições de caducidade, fiscalização e rescisão, direitos dos usuários, política tarifária e a obrigação de manter o serviço adequado.



A Lei nº 8.987/95, regulamenta o instituto jurídico da concessão, enquanto a Lei nº 9.074/95, trata das concessões dos serviços públicos de competência da União. Nos termos da Lei nº 8.987/95, a delegação de serviços públicos via concessão pode ser classificada em:

- (i) 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;
- (ii) concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo Poder Concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da Concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado.

Podem ser objeto de concessão apenas os serviços públicos de utilidade pública singularmente fruíveis; assumidos pelo Poder Público como atinentes aos seus deveres; que sejam voltados ao atendimento de interesses coletivos; e, que sejam prestados sob o regime jurídico de direito público.

Dentre as características gerais e requisitos necessários do regime de concessão comum de serviços públicos pode-se destacar: (i) a delegação deve ser feita mediante licitação, na modalidade de concorrência; (ii) se aplica exclusivamente para a delegação de serviços públicos; (iii) a prestação dos serviços é feita sob o regime de direito público, o que autoriza o Poder Público a alterar ou rescindir o contrato unilateralmente em caso de interesse público e fiscalizar a execução do contrato e aplicar sanções ao Concessionário em caso de descumprimento das regras legais ou contratuais; (iv) o vínculo entre Poder Concedente e Concessionário formalizado mediante contrato; (v) o Concessionário atua perante os usuários como se Estado fosse, respondendo objetivamente pelos danos que causar; (vi) o Concessionário realiza os investimentos necessários para a disponibilização dos serviços aos usuários; (vii) a tarifas são fixadas pelo Poder Concedente; (viii) a remuneração do Concessionário se dá mediante a cobrança de tarifas dos usuários; e (ix) o prazo da concessão deve ser suficiente para amortização e remuneração dos investimentos a cargo do Concessionário.

A identificação da natureza do serviço, para análise da viabilidade de utilização do modelo de concessão, deve ser feita durante os estudos de modelagem.



O concessionário de um serviço público será remunerado por meio da cobrança de tarifas dos usuários, que sempre serão fixadas pelo Poder Concedente, sendo possível que além da receita tarifária, pode ser autorizada a exploração de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas.

De acordo com a Constituição Federal, a delegação de serviços públicos deve ser feita na forma de lei que as autorize e fixe os termos. Assim, há necessidade, como via de regra, da concessão ou permissão de serviços públicos ser precedida de lei autorizativa, ressalvados os casos em que a Constituição Federal ou Estadual ou a Lei Orgânica do Município já os preveja, conforme dispõe o artigo 2º, da Lei 9.074/95.

A concessão de serviços públicos pressupõe investimentos vultuosos pelo que, normalmente, os contratos são realizados por prazos longos, com previsão de reajuste para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro e utiliza bens reversíveis.

É válido destacar que a concessão de serviços não transfere a titularidade do serviço público para o Concessionário, mas tão somente sua execução por prazo definido. Por isso, o Estado pode, a qualquer momento e desde que haja interesse público, retomar os serviços para si, conforme procedimento previsto na Lei Federal nº 8.987/95.

4.3.2. CENÁRIO 2 – PARCERIA PÚBLICO PRIVADA

A Parceria Público-Privada é uma modalidade especial de concessão por meio de acordo firmado entre a Administração Pública e pessoa do setor privado com o objetivo de implantação ou gestão de serviços públicos de natureza administrativa ou de utilidade pública⁴.

Os contratos de PPP são regidos, precipuamente, pela Lei nº 11.079/2004, "Lei das PPPs", que institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada e, subsidiariamente, pelas Leis nº 8.987/95, Lei Geral de Concessões, e pela Lei nº 8.666/93, Lei Geral de Licitações e Contratos Públicos.

Conforme disposto no art. 2º, da Lei n. 11.079/2004, as "PPPs" admitem duas modalidades de concessão: (i) "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", e (ii)

⁴(...) consideram-se serviços administrativos aqueles que o Estado executa para compor melhor sua organização, como o que implanta centro de pesquisa ou edita a imprensa oficial para a divulgação dos atos administrativos. Já os serviços de utilidade pública se destinam diretamente aos indivíduos, ou seja, são proporcionados por sua fruição direta." José dos Santos Carvalho Filho. Manual de Direito Administrativo. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2009.



"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".

Na modalidade de concessão patrocinada o concessionário os serviços contratados são remunerados por meio de duas fontes diversas, uma decorrente do pagamento das respectivas tarifas pelos usuários, e outra, de caráter adicional, oriunda de contraprestação pecuniária devida pelo poder concedente ⁵. Enquanto na concessão administrativa, o concessionário será remunerado exclusivamente pelo poder concedente.

A principal distinção entre as PPPs e as concessões comuns de serviços públicos é que as atividades objeto daqueles contratos não se revelam como autossustentáveis do ponto de vista econômico-financeiro, enquanto as atividades deste são remuneradas apenas pela tarifa cobrada dos usuários.

Em outras palavras, enquanto as concessões comuns tem por objeto projetos que permitem aos parceiros privados um retorno econômico de seus investimentos através da cobrança de tarifa dos usuários (ex: pedágios rodoviários) as concessões patrocinadas ou administrativas que compõem projetos de PPP não apresentam retorno econômico (ex: projetos de iluminação pública) ou simplesmente não permitem a cobrança de tarifa dos usuários devido à natureza do serviço público prestado (ex: presídios).

O artigo 2º, §4º da Lei nº 11079/2004 veda a celebração de PPP's em determinados casos, sendo estes os requisitos mínimos necessários ao estabelecimento de uma PPP: (i) contrato com valor igual ou superior a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais); (ii) prazo de vigência mínimo de 5 (cinco) e máximo de 35 (trinta e cinco) anos; e (iii) objeto não pode ser exclusivamente fornecimento de mão de obra, fornecimento e instalação de equipamentos ou a execução de obras públicas.

Além disso, é importante deixar consignado que os contratos de PPP devem garantir eficiência no cumprimento das missões de Estado e no emprego dos recursos da sociedade, respeitar aos interesses e direitos dos destinatários dos serviços e dos entes privados incumbidos da sua execução, observar a responsabilidade fiscal na celebração e execução das parcerias, ser transparente nos procedimentos e nas decisões, repartir objetivamente de riscos entre as partes, garantir sustentabilidade financeira e vantagens socioeconômicas dos projetos de parceria e não delegar as funções de regulação, jurisdicional, do exercício do poder de polícia e de outras atividades exclusivas do Estado.

Assim, para que as Parcerias Público-Privadas se tornem exequíveis faz-se necessário o enquadramento nos requisitos apresentados e a contribuição financeira do parceiro público, de forma a

⁵ CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de Direito Administrativo. 25ª edição, São Paulo, Atlas.



viabilizar o serviço eficiente à população e tornar o projeto rentável e atrativo ao parceiro privado por meio do mecanismo da contraprestação pecuniária.

4.3.3. CENÁRIO 3 – PERMISSÃO PÚBLICA POR CREDENCIAMENTO

A permissão de serviços públicos, assim como a concessão, encontra-se prevista no artigo 175, da Constituição Federal e é conceituada na Lei Federal nº 8.987/95 como “a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo Poder Concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco”.

O instituto da permissão de serviço público destina-se a serviços de baixo investimento e complexidade, até mesmo em razão de sua característica de precariedade. Esta simplicidade (i) não exige investimentos relevantes por parte do permissionário, (ii) é celebrado por curto período ou por prazo indeterminado, podendo ser revogado a qualquer momento e (iii) não utiliza de bens reversíveis, sendo descabida, em regra, indenização em caso de extinção antes do prazo contratual.

Por outro lado, o instituto da permissão não atribui grandes garantias eficiência qualitativa e quantitativa do serviço público contratado por esta modalidade, já que o permissionário geralmente não realiza grandes investimentos em razão da própria precariedade desta modalidade de contratação.

4.4. FORMULAÇÃO DE REDES ALTERNATIVAS DE TRANSPORTE

A definição das redes e linhas do sistema de transporte coletivo visa atender as diversas demandas do município da forma mais eficiente possível.

As linhas de transporte coletivo podem ser classificadas quanto à modalidade e função dos trajetos.

Quanto à modalidade, podem ser: (i) Radial, que liga bairro ao centro; (ii) diametral, que liga bairro a bairro passando pelo centro; (iii) circular, que fazem trajetos circulares sem passar pelo mesmo ponto; (iv) perimetral, que liga bairro a bairro sem passar pelo centro; e (v) local, que transita em curto perímetro para atender alguma demanda local.

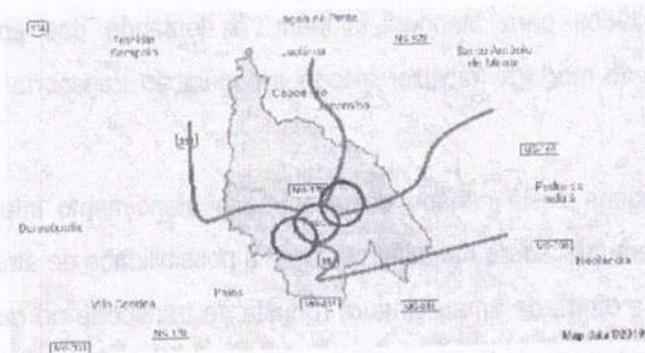
Quanto à função podem ser: convencional, troncal, alimentadora, expressa ou direta, rápida ou semidireta, especial ou eventual, seletivo ou executivo, escolar ou rural.

Já as redes são formadas pelo conjunto de linhas definidas, podendo ser: radial, composta por várias linhas provenientes de bairros com destino ao centro; rede em malha, composta por linhas integradas por pontos de transbordo sem necessidade de passar pela região central; rede tronco-

alimentadora, formada por linhas regionais direcionadas a estações de embarque e linhas rápidas da estações à área central.

Os cenários a seguir são apresentados como algumas alternativas de linhas como sugestão preliminar de solução eficiente do problema do transporte na cidade de Arcos/MG. Estas linhas são apresentadas apenas a título demonstrativo, sendo que os traçados das rotas, horários, estrutura e demais informações serão definidas a partir da evolução deste Procedimento de Manifestação de Interesse por meio da junção dos cadernos de viabilidade operacional (caderno 2) e econômico-financeiro (caderno 3).

4.4.1. CENÁRIO 1 – REDE INTEGRADA DE MOBILIDADE DE ARCOS – RIMA



A RIMA – Rede Integrada de Mobilidade de Arcos – propõe a resolução do problema do transporte no município por meio da criação de uma rede de percursos com linhas que atendam todas as demandas identificadas, quais sejam: circulação urbana, integração rural, transporte de estudantes primários e secundários e integração com grandes companhias instaladas no município.

A Rede Integrada de Mobilidade de Arcos pretende tornar viável a operacionalização do Sistema de Transporte Coletivo Urbano no município de Arcos/MG por meio de linhas regulares de circulação interligadas entre si por pequenos terminais de integração ou pequenos pontos de embarque e desembarque estrategicamente localizados nos principais pontos de convergência, com o sentido natural dos vetores de deslocamento, conectando todos os bairros e regiões à área central da cidade.

Trata-se de uma rede mista composta por linhas radiais e diametrais, operadas por veículos maiores, que atendem os bairros mais afastados, zonas rurais, distritos e vilarejos, passando, inclusive, pelas áreas onde se localizam as empresas no entorno do município, associadas a linhas circulares operadas por veículos menores com alta frequência e rotatividade que rodeiam durante todo o dia a região mais central da cidade.

Exatamente por abranger grande parte da demanda do município, este cenário tem maior possibilidade de viabilidade e eficiência já que diluirá investimentos, custos e despesas a uma amplificada gama de usuários, sendo necessária uma contratação a longo prazo para equalização dos investimentos necessários.



Além disso, esta proposta sugere uma menor circulação de veículos grandes e mais poluentes na área de zoneamento urbana do município, desafogando o tráfego de veículos e minorando os espaços necessários para embarque e desembarque, fatores de extrema importância na elaboração de um plano de mobilidade eficiente.

As linhas da RIMA serão definidas pela modelagem operacional deste estudo, mas serão planejadas para atender integralmente à demanda de transporte coletivo atual, inclusive a demanda urbana represada, e as demandas por transporte de estudantes da zona urbana e rural. Atenderá, ainda, aqueles que não são atualmente atendidos pelo transporte coletivo, tais como, moradores e frequentadores de zonas ainda não atendidas pela atual oferta e usuários frequentes de serviços como táxi e mototáxi.

Os traçados serão delimitados para atender, também, à demanda das empresas instaladas nos arredores do município, de modo a viabilizar a toda a população transporte coletivo eficiente e qualitativo.

Dentre as principais vantagens deste cenário destacam-se o atendimento integral da demanda do município, a capacidade para criação de mais demandas e a possibilidade de atração de investimentos para a cidade por meio da oferta de uma estrutura robusta de transporte no município capaz de reduzir o custo-cidade, incentivando indústrias a se expandirem ou se instalarem no município.

Além disso, apesar da necessidade de um maior investimento e dificuldades de implantação, este modelo prestigia uma política pública sustentável e de longo prazo, pois, soluciona o problema atual e se antecipa a expansões futuras e atende aos parâmetros e às diretrizes da Lei Orgânica e do Plano Diretor do município de Arcos/MG.

As especificações operacionais serão elaboradas visando indicar padrões de utilização de veículos, compatíveis com as necessidades específicas da demanda e de acordo com as expectativas de demanda dos possíveis usuários.

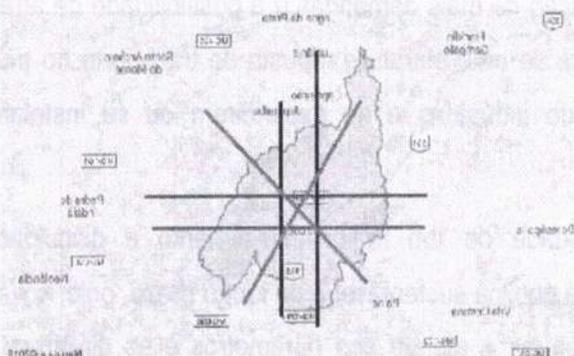
A título exemplificativo esta rede seria composta por:

Linha circular integrada: trajetos contínuos de aproximadamente 30 minutos, com veículos circulando por todo o dia na região central da cidade.

Linhas bairros integradas: trajetos de aproximadamente 50 minutos, com veículos ligando bairros/centro/bairros, integrados com transporte escolar urbano e rural.

Linhas rurais regionais e companhias integradas: trajetos destinados a atender as demandas distritais, rurais e das grandes companhias situadas nos arredores do município integradas com a demanda por transporte escolar rural.

4.4.2. CENÁRIO 2 – REDE ARCOS MÓBIL – AMO



A Rede Arcos Móbil – AMO – propõe a resolução do problema do transporte no município por meio da criação de uma rede de percursos com linhas que atendam todas as demandas identificadas, quais sejam: circulação urbana, integração rural, transporte de estudantes primários e secundários e integração com grandes

companhias instaladas no município.

Esta Rede pretende tornar viável a operacionalização do Sistema de Transporte Coletivo Urbano no município de Arcos/MG por meio de linhas diametrais independentes e regulares capazes de interligar pontos extremos do município, passando pela região central, conectando todos os bairros e regiões à área central da cidade.

Trata-se de uma rede radial composta por linhas radiais, diametrais ou mesmo perimetrais, operadas por veículos maiores, que atendem todos os bairros, inclusive os mais afastados, zonas rurais, distritos e vilarejos, passando até mesmo pelas áreas onde se localizam as empresas no entorno do município.

Esta rede busca atender toda a demanda identificada, com a utilização de menor quantidade de veículos capazes de transportar maior número de passageiros, circulando desde zonas extremas e atravessando a região central da cidade. Assim, este modelo amplia a capacidade quantitativa de pessoas transportadas por viagem, e mesmo que amplie o tempo das viagens, atribui maior simplicidade e facilidade de compreensão do serviço.

Os trajetos das linhas serão definidas pela modelagem operacional deste estudo, e serão planejadas para atender integralmente à demanda de transporte coletivo atual, inclusive a demanda urbana represada, e as demandas por transporte de estudantes da zona urbana e rural. Atenderá, ainda, aqueles que não são atualmente atendidos pelo transporte coletivo, tais como, moradores e frequentadores de zonas ainda não atendidas pela atual oferta e usuários frequentes de serviços como táxi e mototáxi.

Os traçados serão delimitados para atender, também, à demanda das empresas instaladas nos arredores do município, tendo estas como ponto extremo de chegada e partida das

linhas (ex: Linha X – Bairro Floresta/CSN), de modo a viabilizar a toda a população transporte coletivo eficiente e qualitativo.

Dentre as principais vantagens deste cenário destacam-se o atendimento integral da demanda do município, a capacidade para criação de mais demandas e a possibilidade de atração de investimentos para a cidade por meio da oferta de uma estrutura robusta de transporte no município capaz de reduzir o custo-cidade, incentivando indústrias a se expandirem ou se instalarem no município.

Além disso, apesar da necessidade de um maior investimento e dificuldades de implantação, este modelo prestigia uma política pública sustentável e de longo prazo, pois, soluciona o problema atual e se antecipa a expansões futuras e atende aos parâmetros e às diretrizes da Lei Orgânica e do Plano Diretor do município de Arcos/MG.

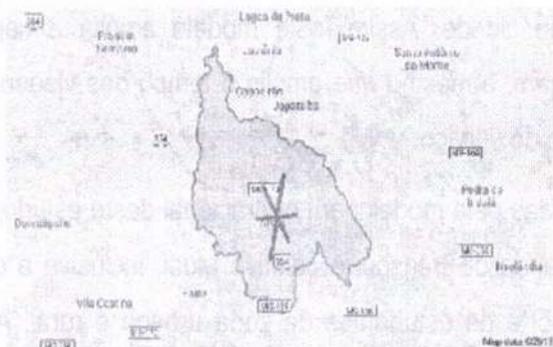
As especificações operacionais serão elaboradas visando indicar padrões de utilização de veículos, compatíveis com as necessidades específicas de cada área de operação.

A título exemplificativo esta rede seria composta por:

Linhas Norte/Sul: trajetos com veículos ligando pontos extremos, passando pela região central, pelas áreas e distritos rurais e pelas grandes companhias nos arredores do município.

Linhas Leste/Oeste: trajetos com veículos ligando pontos extremos, passando pela região central, pelas áreas e distritos rurais e pelas grandes companhias nos arredores do município.

4.4.3. CENÁRIO 3 – TRANSPORTE ARCOS LIVRE – TRALI



A Rede Transporte Arcos Livre – TRALI – propõe a resolução do problema do transporte no município por meio de permissões de rede de linhas criadas para atender ao máximo as demandas por transporte da população.

Esta rede pretende tornar viável a operacionalização do Sistema de Transporte Coletivo Urbano no município de Arcos/MG por meio de linhas projetadas para interligar extremidades da cidade entre si, passando ou não pela região central, conectando todos os bairros e regiões à área central da cidade.

Trata-se de uma rede composta por linhas radiais, diametrais, circulares ou mesmo perimetrais, de modo a atender todos os bairros, inclusive os mais afastados, zonas rurais, distritos e vilarejos, passando até mesmo pelas áreas onde se localizam as empresas no entorno do município.



Esta rede busca atender toda a demanda identificada, com a máxima agilidade e facilidade na contratação, viabilizando-se o trabalho a curto prazo, ainda que de forma precária, viabilizando-se a concorrência entre particulares, circulando desde zonas extremas e atravessando a região central da cidade. Assim, este modelo visa atribuir qualidade e eficiência por meio da livre iniciativa e da concorrência.

Os trajetos das linhas serão apresentados pela modelagem operacional deste estudo, e serão planejadas para atender a demanda de transporte coletivo atual, inclusive a demanda urbana repesada, e as demandas por transporte de estudantes da zona urbana e rural. Atenderá, ainda, aqueles que não são atualmente atendidos pelo transporte coletivo, tais como, moradores e frequentadores de zonas ainda não atendidas pela atual oferta e usuários frequentes de serviços como táxi e mototáxi.

Apesar de não conferir segurança jurídica e garantir efetivamente a desejada robustez ao serviço de transporte coletivo no município, este cenário apresenta como principal vantagem o atendimento da demanda do município de forma mais célere e econômica, regularizando-se a atividade, ainda que de forma precária, aos particulares que comprovarem aptidão para prestarem os serviços.

De se esclarecer, desde já, que este cenário poderá ser utilizado como solução paliativa ao problema do transporte coletivo, até que as medidas necessárias à solução efetiva sejam viabilizadas.

As especificações operacionais serão elaboradas visando indicar padrões de utilização de veículos compatíveis com as necessidades específicas de cada operação.

4.5. FORMULAÇÃO DE MODELO DE GESTÃO

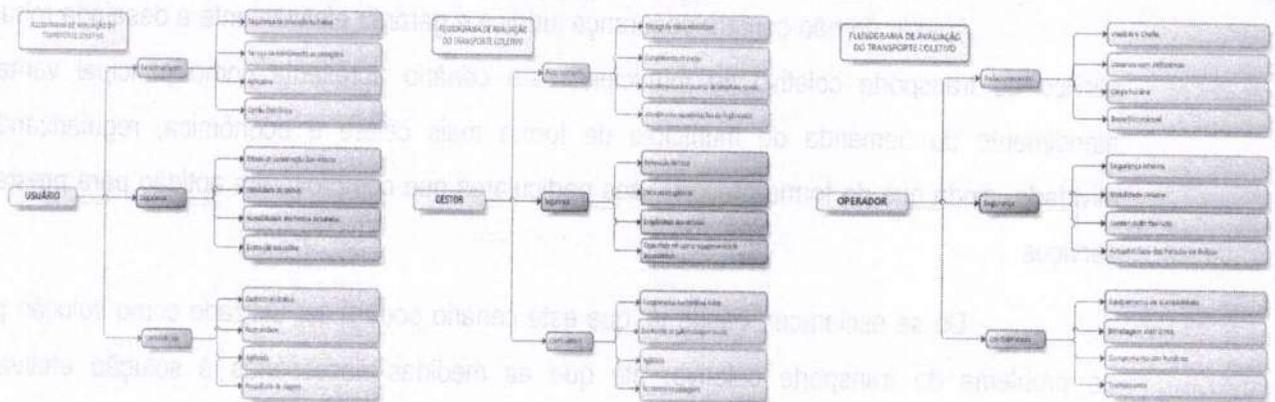
Independentemente do cenário jurídico e de redes adotados pelo município, a gestão dos serviços de transporte deve ocorrer de forma democrática, com a participação ativa dos entes públicos na fiscalização e controle tanto na avaliação qualitativa dos serviços, quanto da definição do preço das tarifas e suas atualizações.

Os instrumentos normativos e jurídicos a serem apresentados pela modelagem jurídica do Sistema de Transporte Coletivo contarão com critérios e ferramentas objetivas para a composição e reajuste das tarifas públicas, eventuais subsídios ou contraprestação pecuniária do Poder Público e mecanismos para a realização da fiscalização e controle qualitativo e quantitativo dos serviços.

A gestão da qualidade dos serviços será realizada periodicamente por usuários, operadores e gestores, sendo os dados apresentados em audiências públicas periódicas com garantia de participação de representante legal da Prefeitura Municipal de Arcos/MG, dos vereadores e membros do Conselho Municipal de Trânsito.

À população e aos usuários será disponibilizado canal de atendimento direto junto ao Conselho Municipal de Trânsito que, nos termos de suas atribuições, será responsável pela fiscalização e controle efetivo da operação.

Serão avaliados criteriosamente e objetivamente itens e subitens indicativos de relacionamento, confiabilidade e segurança, e seus subitens previamente definidos sob os pontos de vista dos usuários, dos motoristas e dos gestores, tal como ilustrado pelos organogramas abaixo.



Estas avaliações serão utilizadas para se estabelecer pontuação criteriosa e objetiva aos serviços e garantir nível elevado de pontuação, com estabelecimento de pontuação mínima necessária e evolução positiva da pontuação a cada período, sob pena de aplicação de penalidades progressivas.

4.6. POLÍTICAS TARIFÁRIAS

A política tarifária será democrática e totalmente transparente, garantindo-se ao Poder Público acesso aos números e registros financeiros da operadora dos serviços de modo a se viabilizar tarifa módica aos usuários com revisões para se manter equilíbrio econômico-financeiro contrato.

Existem diversas formas e metodologias para composição de custos, formação dos preços da tarifa e suas modalidades de reajuste. A título exemplificativo é possível citar as metodologias desenvolvidas pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT/EBTU – e pela Agência Nacional de Transporte Público – ANTP e diversos outros métodos locais ou regionais desenvolvidos por meio destes.



Atualmente, a metodologia para composição de custos e formação de preços de tarifa de transporte coletivo mais utilizada é a metodologia desenvolvida pela Agência Nacional de Transportes Públicos denominada “Custos dos serviços de transporte público por ônibus – Método de Cálculo. ANTP (2017)”⁶.

Independentemente do método a ser utilizado para composição da tarifa e métodos de reajuste, conforme indicação do caderno destinado à modelagem econômico-financeira, será assegurado o princípio da modicidade tarifária, pelo qual a Administração Pública deve garantir o acesso satisfatório do serviço de interesse público de forma isonômica e contínua por uma tarifa módica, ou seja, pela menor tarifa possível.

Com intuito de se viabilizar à população uma tarifa módica, poderão ser utilizadas receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade e subsídios devidamente previstos em Lei, em casos de política tarifária deficitária, garantindo-se à municipalidade e aos munícipes os benefícios em respectiva contrapartida.

Além disso, propõe-se uma política tarifária com previsão de benefícios pela utilização recorrente dos serviços disponibilizados pelo sistema de transporte coletivo, tais como pagamentos facilitados e descontos para utilização mensal ou mesmo anual.

Estes sistemas são muitos comuns em transporte público de países desenvolvidos onde ao cidadão é facultado o pagamento de um valor mais atrativo para o serviço em caso da aquisição de passes semanais, mensais ou anuais e são utilizados como forma de gerar recorrência de receita e de usuários para o sistema e maior previsibilidade econômica, já que não fica vinculado apenas às tarifas únicas por viagem.

4.7. FORMULAÇÃO DE ESTRUTURAS OPERACIONAIS

4.7.1. INTRODUÇÃO

A estrutura operacional se compõe pelo conjunto de todos os bens necessários à implantação da rede de transporte no município e à execução dos serviços, quais sejam: vias de circulação, pontos de parada e terminais para embarque e desembarque, veículos, garagem e estrutura operacional e estrutura administrativa e equipamentos tecnológicos de automação e controle para monitoramento de frota e utilização dos serviços.

A modelagem operacional indicará criteriosa e especificamente os componentes mínimos obrigatórios à realização dos serviços de transporte coletivo de forma a adequar a oferta dos serviços às

⁶ Fonte: www.antp.org.br



necessidades identificadas da população, tais como, necessidade, agilidade, preço, comodidade e segurança.

Já a modelagem econômico-financeira identificará as necessidades de investimento e custos da operação, as quais definirão quanto à viabilidade da utilização dos requisitos exigidos pela modelagem operacional, sempre com vista a se proporcionar uma tarifa módica aos usuários.

Os requisitos mínimos poderão ser utilizados também na avaliação das propostas, associando-se preço e capacidade técnica, de modo a priorizar a oferta de serviços com melhor preço e qualidade. E, também, na avaliação periódica dos serviços que deverão ser prestados de forma adequada aos usuários, sob pena de penalidades.

4.7.2. VEÍCULOS

Este item estabelece, preliminarmente, características aplicáveis à avaliação dos veículos para operação, de forma a garantir condições de segurança, conforto, acessibilidade e mobilidade aos condutores e usuários. Conforme já salientado, a modelagem operacional demonstrará os requisitos mínimos de confiabilidade, manutenção, segurança, conforto, mobilidade e proteção ambiental necessários aos veículos.

Dentre os requisitos dos veículos a serem utilizados podem ser destacados: tipo do veículo, características mecânicas, itens de segurança e conforto, itens de acessibilidade e mobilidade,

O tipo dos veículos diz respeito à adequação do tamanho à demanda, tais como, dimensões, altura, raio externo, quantidade de eixos, capacidade, peso, corredores, entre outros.

As características mecânicas dos veículos se referem aos componentes como motor, transmissão, freios, sistema de suspensão, sistema de direção, entre outros.

Alguns itens de segurança e conforto que, desde já podem ser identificados, tipo de portas e sistema de bloqueio em caso de portas abertas, degraus, saídas de emergência, extintores de incêndio e proteção contra riscos de incêndio, limitadores de velocidade, entre outros.

Já os itens referentes à acessibilidade e mobilidade a serem identificados pela modelagem operacional são itens como elevador de acesso, quantidades de vagas destinadas a pessoas com necessidades especiais, componentes do sistema de bilhetagem eletrônica, entre outros.

Todo veículo a ser incluído na frota operacional deverá ser submetido a vistoria técnica, com o objetivo de se constatar a conformidade de suas especificações técnicas. A vistoria será complementada



por inspeção de itens diretamente ligados à segurança operacional e ensaios, caso sejam considerados necessários.

4.7.3. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DA GARAGEM

As especificações técnicas da garagem serão indicadas pela modelagem operacional e validadas pela modelagem econômico-financeira, mas, preliminarmente, pode-se destacar que as especificações visam atender aos critérios de segurança operacional, praticidade, mobilidade, sustentabilidade ambiental, adequação de ruídos, gases e dejetos à vizinhança, saúde e segurança dos colaboradores da operação.

4.7.4. TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO, ESTAÇÕES DE EMBARQUE/DESEMBARQUE

Os terminais de integração e estações de parada para embarque e desembarque são componentes do sistema de transporte coletivo. De igual modo, a modelagem operacional indicará criteriosamente os pontos de instalação ou construção e especificações técnicas dos terminais e estações para embarque e desembarque.

As especificações indicarão pontos relevantes para a segurança, mobilidade, acessibilidade e sustentabilidade dos serviços e do tráfego de veículos.

5. PLANO DE AÇÃO E ESTRATÉGIAS DE IMPLEMENTAÇÃO

O Sistema de Transporte Coletivo no município exige uma solução ágil e imediata, ainda que paliativa, para o problema da precariedade e ilegalidade da operação do transporte coletivo atual e uma solução robusta para viabilização de rede de linhas capaz de atender as diversas demandas por transporte no município, garantindo à população mobilidade, acessibilidade e a gestão democrática dos serviços públicos, tal como determina a Lei de Mobilidade Urbana.

Dessa forma, a sugestão de plano de ações indica como solução imediata a elaboração de processo licitatório para credenciamento de permissionários para realização dos serviços. A modelagem jurídica trará sugestões de documentos para elaboração das fases interna e externa do processo licitatório.

Após a solução da legalidade dos serviços atuais, seriam adotadas ações para viabilização do desejado sistema de transporte robusto, capaz de atender todas as demandas do município, garantindo-se serviços eficientes e tarifa módica à população.



5.1. CARACTERIZAÇÃO E DEFINIÇÃO DE PRIORIDADES

5.1.1 LEGALIZAÇÃO E INÍCIO OPERAÇÃO

Antes de mais nada faz-se necessário adequar a legislação municipal com aprovação de Lei Municipal de Concessão dos Serviços de Transporte Coletivo no município, para somente após a vigência da referida Lei se elaborar processo licitatório e posterior celebração dos contratos respectivos contratos necessários à contratação dos serviços.

Todo este processo pode demandar longo prazo para viabilização, o que prolongaria a ilegalidade dos serviços atualmente prestados pela empresa Irmãos Cardoso Ltda.

Assim, sugere-se a contratação imediata e precária dos serviços de transporte coletivo nos moldes da Rede Trali ou da rede atual, pelo regime de permissão, como forma de solução paliativa do problema da ilegalidade dos serviços atualmente prestados. Garantir-se-á, dessa forma, a manutenção dos serviços aos atuais usuários durante o período de aprovação dos regimes jurídicos necessários à concessão dos serviços.

O caderno de modelagem jurídica apresentará propostas de redação e documentos para realização das fases prévia e interna do processo licitatório.

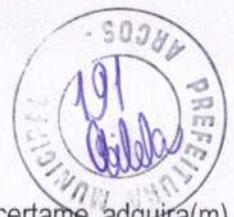
Logo após à celebração dos contratos, serão concedidos prazos para que o(s) licitante(s) vencedor(es) no certame adquira(m) e adapte(m) os veículos e iniciem as operações logo após a celebração dos contratos de permissão a título precário.

5.1.2. VIABILIZAÇÃO EFETIVA DOS SERVIÇOS

Após a contratação dos permissionários a título precário deverão ser adotadas as medidas necessárias à solução definitiva e efetiva do problema do transporte coletivo no município.

Para a solução definitiva, deverá, primeiramente, ser(em) elaborada(s) e aprovada(s) lei(s) municipal(ais) para: (i) regulamentar o Conselho Municipal de Transito, conforme determina a Lei Orgânica do município; (ii) autorizar a concessão pública dos serviços sob o instituto jurídico a ser definido; e, ainda, (iii) criar o Plano de Mobilidade Urbana, conforme exigido pela Lei de Mobilidade Urbana como condicionante de captação de recursos da União destinados a projetos de mobilidade urbana.

Logo após à aprovação legal, será possível publicar os editais de licitação para realizar a concessão dos serviços públicos nos moldes definidos pela modelagem jurídica e contratar operador para os serviços.



Em seguida, será concedido prazo para que o(s) vencedor(es) do certame adquira(m) e adapte(m) a frota necessária e realize(m) eventuais obras na infraestrutura de garagem e para a viabilização dos terminais e pontos de parada para embarque e desembarque, conforme definições da modelagem operacional.

Paralelamente, deverá ser realizado plano de marketing para divulgação da oferta dos serviços nos moldes contratados e cadastrados os usuários no sistema de bilhetagem eletrônica, para em seguida, extinguir-se os contratos de permissão e iniciar-se a operação dos serviços de transporte coletivo.

O prazo para início da operação poderá ser proposto pelos próprios licitantes, não superior, contudo, a 180 (cento e oitenta) dias, contados da celebração do contrato.

5.2. PROGRAMAS DE CURTO E MÉDIO PRAZO E POLÍTICAS COMPLEMENTARES

Conforme indicado, alguns programas poderão ser adotados para viabilizar os serviços de forma efetiva à população e outras medidas e políticas poderão ser adotadas para melhorar a experiência qualitativa do serviço. Dentre eles é possível se destacar:

- Elaborar Plano de Mobilidade Urbana;
- Firmar convênios e programas de incentivo para empresas sediadas no município para estimular a utilização do transporte coletivo;
- Instituir o troco solidário no transporte coletivo;
- Publicação esporádica do "Jornal do Ônibus";
- Venda de publicidade nas traseiras dos veículos e nos pontos de parada como forma de atrair receita acessória para viabilizar a modicidade da tarifa;
- Adaptação das vias de circulação e faixas de travessia de pedestres;
- Adaptar terminais de embarque e desembarque com utilização de sucatas de indústrias e resíduos de mineradoras;
- Geração de novas demandas de transporte a partir das aprovações e definições de expansão urbana do Plano Diretor;
- Doação com cláusula de reversão de terreno para construção de garagem;
- Elaboração e aprovação de projeto de lei para cobrança de rotativa na área central de modo a viabilizar a melhoria do trânsito e incentivar a utilização do serviço de transporte coletivo.



5.3. ESTIMATIVAS DE CUSTOS PRELIMINARES DE IMPLANTAÇÃO

Os custos de implantação serão definidos de acordo com as modelagens operacional e econômico-financeira, as quais especificarão os itens necessários e seus respectivos custos de implantação.

Serão considerados custos com aquisição e adaptação de veículos, realização de obras de infraestrutura viária e nos pontos de embarque e desembarque, construção e adaptação de garagem e estrutura administrativa, custos com divulgação e marketing, aquisição e operacionalização do sistema de automatização e bilhetagem eletrônica da operação, custos com projetos, entre outros.

Em contratos de concessão geralmente são assumidos pelo concessionário, podendo os bens serem reversíveis ou não ao Poder Concedente ao final do contrato. Em concessões de transporte coletivo, por exemplo, os investimentos realizados na infraestrutura de paradas e na aquisição de sistema de automatização e bilhetagem costumam ser reversíveis, enquanto a frota adquirida e utilizada na operação não costuma ser reversível.

6. CONCLUSÃO

A oferta de serviços de transporte coletivo no município é realizada atualmente de forma precária, o que inviabiliza a adoção de investimentos em evolução de eficiência qualitativa e quantitativa dos serviços.

A análise da demanda e da atual oferta e as contratações de serviços de transporte por fretamento pela Prefeitura Municipal de Arcos/MG e pelas companhias sediadas no município evidencia a necessidade dos munícipes por um serviço eficiente e abrangente.

Os fatores que influenciam a população a utilizar os serviços de transporte coletivo são a necessidade básica, a agilidade, o preço justo, a comodidade e a segurança, devendo este ser observado pelo planejamento operacional deste estudo.

O planejamento econômico-financeiro deverá viabilizar formas de composição de custos e formas de viabilização dos serviços por meio de tarifa módica, já que se trata de serviço essencial de dever do Estado e o preço é fator determinante para as pessoas utilizarem ou não o serviço.

Juridicamente este estudo evidencia certo atraso na legislação municipal em relação às políticas de mobilidade urbana, fazendo-se necessário para a viabilização eficiente dos serviços de



transporte coletivo no município a elaboração e aprovação de instrumentos normativos para criação do Conselho Municipal de Trânsito, criação do Plano de Mobilidade Urbana e, ainda, para autorização e regulamentação da concessão de transporte coletivo.

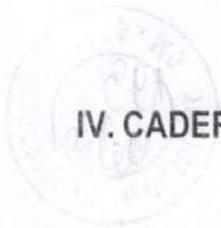
Preliminarmente, é possível se vislumbrar a solução imediata da precariedade da contratação dos serviços por meio do instituto de permissão de serviço público a título precário e, após a aprovação dos instrumentos normativos a solução eficaz dos serviços por meio de concessão comum ou patrocinada.



II. CADERNO II – MODELAGEM OPERACIONAL

III. CADERNO III – MODELAGEM ECONOMICO-FINANCEIRO





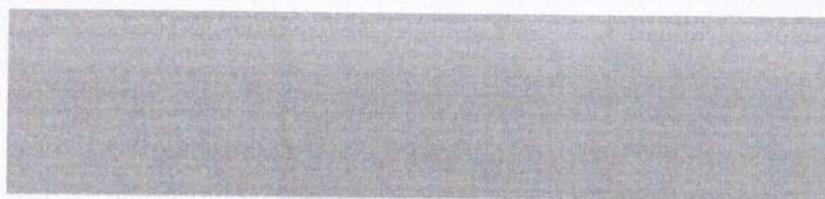
III. CADERNO III - MODELAGEM ECONOMICO-FINANCEIRO

IV. CADERNO IV - MODELAGEM JURÍDICO-INSTITUCIONAL

C

C

ANEXO I – PESQUISA DE MERCADO INSTITUTO FOCO E ESTRATÉGIA



PESQUISA DE MERCADO | ARCOSTRANS

FOCO
estratégia



PESQUISA DE MERCADO | ARCOSTRANS
FRENTE OPERACIONAL

FOCO
estratégia

Frente Operacional de Pesquisa

Durante oito dias úteis, 12 Pesquisadores de base, sob a orientação de dois analistas de estratégia ouviram 1099 pessoas pertencentes ao grupo-perfil do negócio ARCOSTRANS, no município de Arcos e região de influência.

Foram realizadas 27 abordagens via cliente oculto com foco na oferta.

PESQUISA DE MERCADO | ARCOSTRANS
FRENTE OPERACIONAL

FOCO
estratégia

Frente Operacional de Pesquisa

Para essa PESQUISA foi definida a margem de erro de 1,7% (para mais ou menos).

Em cada 100 questionários aplicados, a oscilação foi de 1,8%, o que determina o coeficiente de confiabilidade desta PESQUISA em 94,8%.

PESQUISA DE MERCADO | ARCOSTRANS
MAPA OPINIÃO

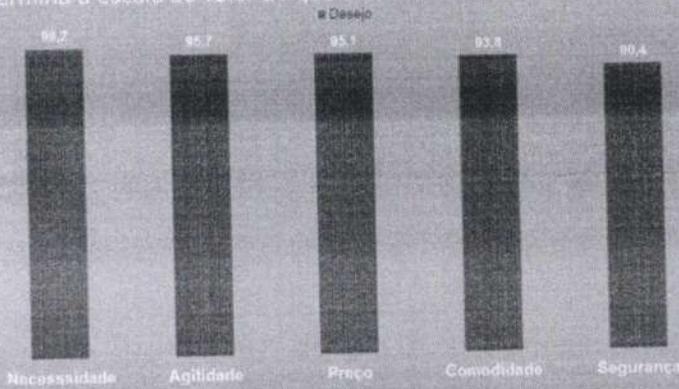


PESQUISA DE MERCADO | ARCOSTRANS
MAPA OPINIÃO



MAPA DE DESEJO

Determina a escala de valor do que é ofertado ao cliente

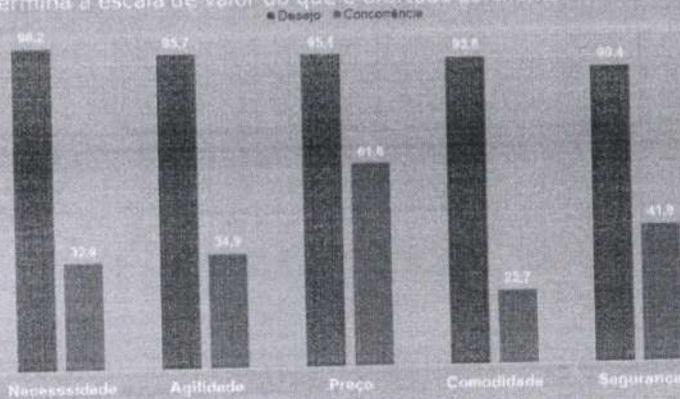


PESQUISA DE MERCADO | ARCOSTRANS
MAPA OPINIÃO



MAPA DE DESEJO E REALIDADE: CONCORRÊNCIA

Determina a escala de valor do que é ofertado ao cliente

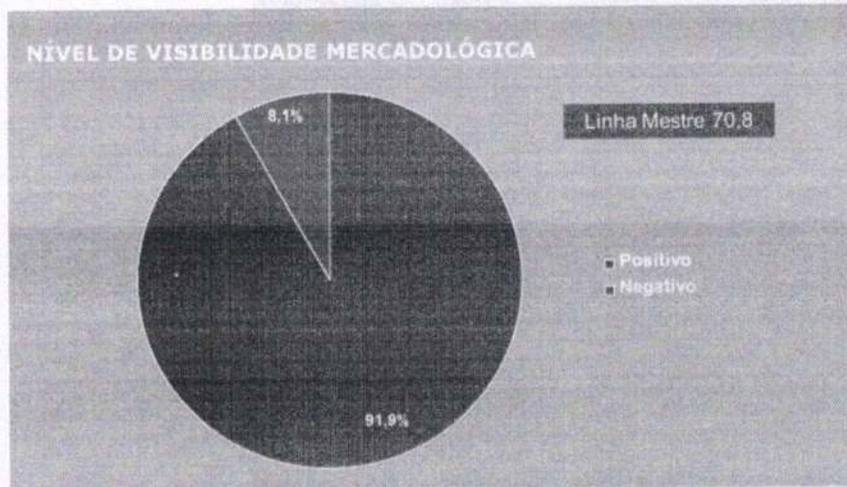




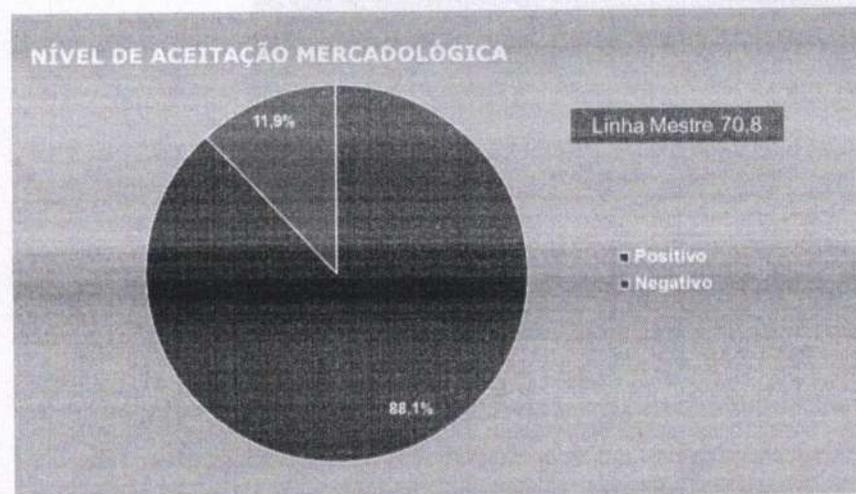
PESQUISA DE MERCADO | ARCOSTRANS
MAPA MERCADO



PESQUISA DE MERCADO | ARCOSTRANS
MAPA MERCADO



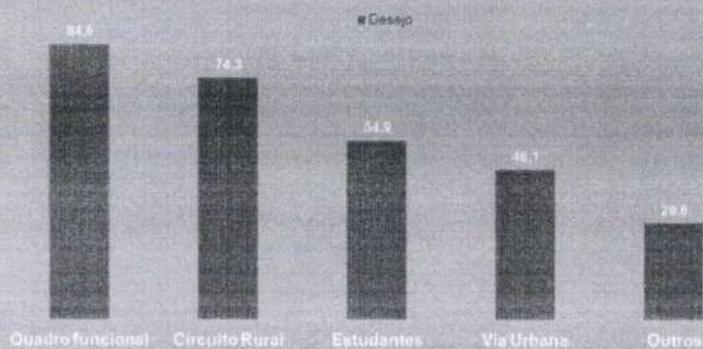
PESQUISA DE MERCADO | ARCOSTRANS
MAPA MERCADO





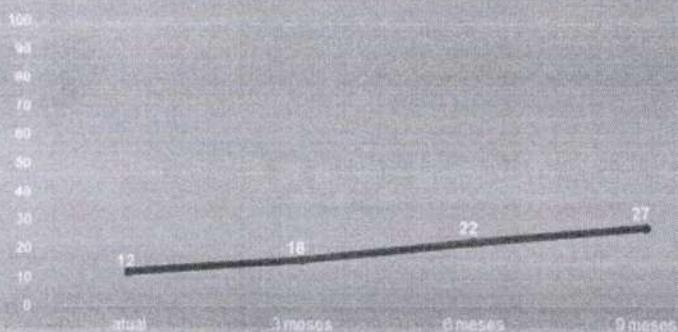
MAPA DE DEMANDA

Determina o nível de necessidade e desejo de utilização de cada um dos públicos.



MAPA DE DEMANDA

Determina a porcentagem de público global (estimada em 39 mil habitantes) que utilizará o serviço nos períodos destacados.





PESQUISA DE MERCADO | ARCOSTRANS
MAPA INTERAÇÃO



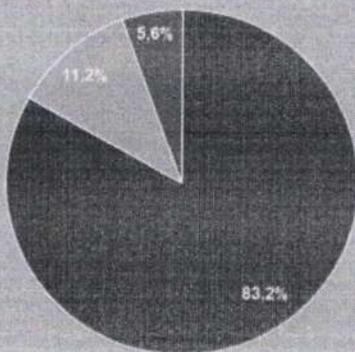
PESQUISA DE MERCADO | ARCOSTRANS
MAPA INTERAÇÃO



NOTA DE RETENÇÃO

Indica o percentual de clientes que declararam retornar, se necessário.

Linha Mestre 70,8



- Positivo
- Neutro
- Negativo

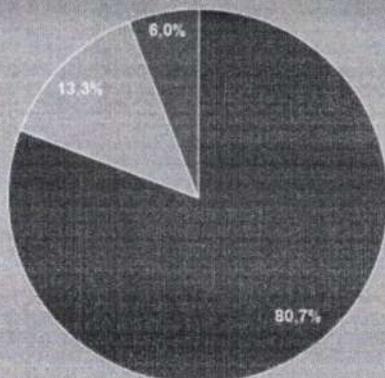
PESQUISA DE MERCADO | ARCOSTRANS
MAPA INTERAÇÃO



NOTA DE FIDELIZAÇÃO

Indica o percentual de indicação dos clientes

Linha Mestre 70,8



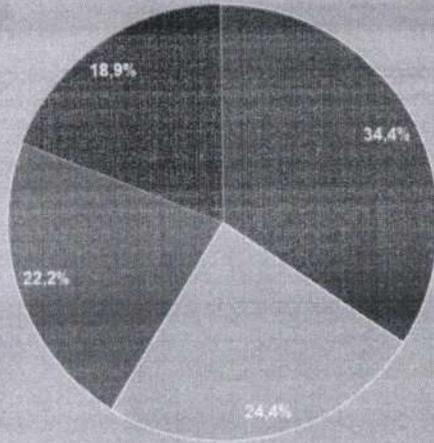
- Positivo
- Neutro
- Negativo



PESQUISA DE MERCADO | ARCOSTRANS
MAPA INTERAÇÃO



MÍDIAS QUE MAIS SENSIBILIZAM O PÚBLICO ALVO



Linha Mestre 70,8

- Rádio
- Carro de som
- Mídias
- PDV

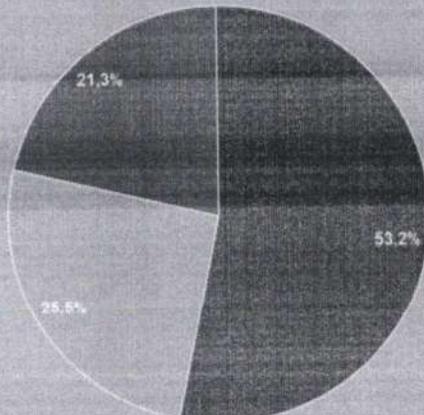
PESQUISA DE MERCADO | ARCOSTRANS
MAPA PROJEÇÃO



PESQUISA DE MERCADO | ARCOSTRANS
MAPA PROJEÇÃO



NÍVEL DE APROVEITAMENTO DE MERCADO



Linha Mestre 70,8

- Positivo
- Neutro
- Negativo



**ANEXO II – LINK PESQUISA DE MERCADO ESCOLA DE FORMAÇÃO GERENCIAL
SEBRAE**

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeETQ0n7AqSp-dCQidW6PEQG5MAaFa8N8VmvCLYDAvLVzMNDQ/viewanalytics>

