



**ESTADO DE SERGIPE
PREFEITURA DE ARACAJU
SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO**

**ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR
Processo Administrativo nº**

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

1.1 Da aplicação subsidiária da Lei Geral de Licitações e Contratos Administrativos às Concessões Públicas.

A Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, denominada Lei Geral de Licitações e Contratos Administrativos, institui um conjunto abrangente de diretrizes destinadas à regulamentação da aquisição de bens, serviços, incluindo serviços de engenharia, e obras pela Administração Pública. Esta legislação concentra-se primordialmente na delimitação de procedimentos e critérios para a efetivação de contratações públicas, estabelecendo princípios, modalidades de licitação, tipos de contratação, bem como disposições sobre contratos administrativos.

No contexto de concessões de serviço público, a legislação específica que rege tais procedimentos é a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e a Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, que estabelece normas gerais para licitação e contratação de parcerias público-privadas no âmbito da administração pública.

Conforme o art. 186 da Lei de Licitações, suas disposições são aplicáveis, de maneira subsidiária, complementando em alguns aspectos os processos de concessão e PPPs. A própria lei 8.987/95 remete à legislação geral em diversas facetas dos procedimentos de concessão, onde a legislação específica remete à necessidade de observância às normativas gerais sobre licitações e contratações administrativas.

Portanto, deve-se estar claro que a aplicação subsidiária da Lei nº 14.133/2021 às concessões de serviço público e às Parcerias Público-Privadas (PPPs) reflete diretamente no procedimento aqui iniciado, impactando primordialmente nos documentos e requisitos padrões exigidos.

1.2 Da criação do CTM

A instituição do Consórcio de Transporte Metropolitano (CTM), embasada pela Lei Complementar nº 266/2015 e devidamente ratificada pelas legislações específicas de cada ente consorciado, tem como finalidade primordial facilitar a concessão dos serviços de transporte público, fomentando a integração dos municípios de Aracaju, Barra dos Coqueiros, Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão, com a participação do Estado de



ESTADO DE SERGIPE
PREFEITURA DE ARACAJU
SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

Sergipe. Esta medida estratégica visa à reestruturação e modernização do sistema de transporte público coletivo de passageiros, com o intuito de garantir sua eficiência, qualidade, acessibilidade e mobilidade em toda a região metropolitana.

Consoante à cláusula septuagésima sétima do contrato consorcial, é determinado um período de transição para a administração do transporte público coletivo de passageiros, estendendo-se até a adjudicação do objeto da licitação ao CTM. Durante esse interregno, a gestão e os preparativos necessários para o procedimento licitatório são atribuições da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (SMTT) de Aracaju. Importante ressaltar, conforme previsto no contrato de consórcio, que a SMTT/Prefeitura de Aracaju atua representando o CTM neste procedimento licitatório, assumindo uma posição de interlocução e gestão provisória em nome do consórcio.

Este período de transição, definido desde a vigência das leis de ratificação deste Protocolo até a efetiva adjudicação do objeto da licitação ao CTM, garante que a administração do transporte público coletivo de passageiros permaneça com o município de Aracaju, através da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), promovendo uma transição organizada e efetiva da gestão do transporte público coletivo de passageiros, permitindo a continuidade dos serviços até a plena implementação da concessão sob o comando do CTM.

1.3 Da contratação da ANTP

A Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (SMTT), com o propósito de assegurar a regularidade integral do procedimento licitatório para a concessão dos serviços de transporte público, optou pela contratação da Associação Nacional de Transporte Público (ANTP). Esta contratação, realizada através do Processo Administrativo nº 86.821/2022 e formalizada pelo CONTRATO Nº 008/2022, sob a modalidade de dispensa de licitação nº DL0005/2022, reflete um compromisso com a excelência técnica e a conformidade normativa do processo.

A Associação Nacional de Transporte Público (ANTP) é amplamente reconhecida por sua excelência e liderança no âmbito do transporte público brasileiro. Com um histórico marcante de contribuições para o desenvolvimento e aprimoramento do transporte urbano, a ANTP destaca-se pela realização de estudos, pesquisas e projetos que espelham as melhores práticas e inovações no setor. Sua atuação abrange a formulação de políticas públicas até a implementação de soluções técnicas, ambientais e de gestão para sistemas de transporte coletivo, sendo composta por profissionais altamente especializados e reconhecidos na área, o que a estabelece como referência para entidades públicas e privadas voltadas à mobilidade urbana.

Além disso, a ANTP é responsável pela promoção de eventos, seminários e publicações que contribuem significativamente para a disseminação do conhecimento e para



ESTADO DE SERGIPE
PREFEITURA DE ARACAJU
SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

o debate sobre os desafios e as futuras tendências do setor, assegurando a evolução contínua e sustentável do transporte público no país.

A decisão estratégica da Prefeitura de Aracaju, mediante a SMTT, de contratar a ANTP visou fortalecer a base técnica do projeto de concessão, garantindo que o planejamento, a execução e os resultados do processo licitatório estivessem alinhados às exigências legais e às melhores práticas do setor de transporte público.

Este passo foi fundamental para a elaboração de diretrizes precisas, a definição de critérios de julgamento adequados, e a promoção de um ambiente de transparência e competitividade, essenciais para a seleção de uma proposta que melhor atenda às necessidades de mobilidade urbana da população e aos objetivos de desenvolvimento sustentável propostos pela legislação vigente, especificamente os delineados pela Lei nº 8.987/1995 (Lei de Concessões) e pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/2012.

2. OBJETO

O presente Estudo Técnico Preliminar (ETP) estabelece as diretrizes e parâmetros essenciais para a concessão dos serviços de transporte coletivo urbano e metropolitano, visando à integração efetiva dos municípios de Aracaju, Barra dos Coqueiros, Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão. Este documento representa o passo inicial do planejamento, delineando os estudos necessários para a seleção da proposta mais vantajosa, e a subsequente outorga de uma concessão comum, que permita a operação e exploração integrada e sustentável dos serviços de transporte na região metropolitana de Aracaju, Sergipe.

A licitação, configurada sob a modalidade de Concorrência Pública, tem como objetivo primordial a identificação e contratação da proposta que melhor atenda aos critérios de eficiência, acessibilidade, sustentabilidade e qualidade dos serviços. Este processo será conduzido em estrita conformidade com a legislação estadual de transporte, a Lei de Mobilidade Urbana, a Lei de Concessões, a Lei de Licitações e demais normativas aplicáveis ao setor.

Com a concessão, espera-se alcançar uma série de objetivos estratégicos, dentre os quais se destacam a melhoria na eficiência dos serviços prestados, o aumento da acessibilidade para todos os usuários, a promoção da sustentabilidade ambiental, a elevação da qualidade do serviço de transporte coletivo e a expansão da rede de transporte.

As entidades concessionárias selecionadas terão a responsabilidade integral pela operacionalização da rede de serviços. Isso engloba a aquisição e manutenção de uma frota adequada, a implementação e manutenção de infraestruturas de apoio como garagens, além da operação e manutenção dos sistemas tecnológicos fundamentais para a oferta de um serviço de transporte coletivo eficiente e confiável.



ESTADO DE SERGIPE
PREFEITURA DE ARACAJU
SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

A área de Concessão para o Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros abrange a totalidade territorial da Região Metropolitana de Aracaju. Não se trata da Concessão de Linhas, mas da execução do sistema de transporte coletivo, no âmbito do território do Município de Aracaju, Barra dos Coqueiros, Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão, de forma integral e exclusiva.

A(s) Concessionária(a) vencedora(a) do certame obrigará-se-á(ão) a executar, durante o Prazo da Concessão, quaisquer outras linhas que não as previstas inicialmente no Projeto Básico, bem como as alterações daquelas linhas inicialmente estabelecidas no Projeto Básico, em função da demanda ou em decorrência de novas necessidades de transporte, desde que respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Este ETP, portanto, constitui a base para a realização de um processo licitatório transparente e competitivo, que vise a seleção de parceiros capazes de atender às exigências técnicas e operacionais definidas, garantindo, assim, a prestação de um serviço de transporte coletivo urbano e metropolitano que esteja à altura das expectativas e necessidades da população da região metropolitana de Aracaju.

3. CAPACIDADE OPERACIONAL (Especificação do Serviço)

A capacidade operacional para a nova rede de transporte público foi criteriosamente planejada para atender às necessidades de mobilidade da população, com uma previsão de 503 veículos, distribuídos da seguinte forma: 100 veículos tipo Midiônibus, para rotas de menor demanda e áreas de difícil acesso; 147 veículos tipo Ônibus Básicos, destinados a rotas com demanda moderada; e 256 veículos tipo Padron Médio, projetados para as rotas de maior demanda.

Esta configuração representa um incremento de 11% na quantidade de veículos em comparação à frota operacional atualmente prevista pela Ordem de Serviço Operacional (OSO) para a rede existente, que é de 455 veículos. Este aumento na capacidade operacional visa não apenas atender ao crescimento previsto na demanda, mas também elevar os padrões de qualidade e acessibilidade do serviço.

O planejamento da capacidade operacional leva em consideração análises detalhadas da demanda histórica e projeções futuras, baseadas em fatores como crescimento populacional, desenvolvimento urbano e tendências de mobilidade. A previsão de expansão da frota para 503 veículos reflete um compromisso com a melhoria contínua do serviço, garantindo que a rede de transporte público possa se adaptar dinamicamente às necessidades emergentes da população.

Mecanismos contratuais flexíveis serão estabelecidos para permitir ajustes na capacidade operacional e na qualidade do serviço, assegurando que o atendimento permaneça alinhado às expectativas dos usuários e aos padrões de qualidade definidos, mesmo diante de variações na demanda ou de avaliações periódicas do serviço.



**ESTADO DE SERGIPE
PREFEITURA DE ARACAJU
SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO**

A definição da capacidade operacional, com a previsão de uma frota de 503 veículos, é uma medida proativa para promover um sistema de transporte público eficiente, sustentável e alinhado às necessidades da comunidade e aos objetivos de desenvolvimento urbano da região metropolitana de Aracaju.

4. JUSTIFICATIVA PARA A CONCESSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO

4.1 Origem da Demanda e Alinhamento com o Planejamento para a Concessão dos Serviços de Transporte Público na Região Metropolitana de Aracaju

A iniciativa para a abertura do procedimento licitatório destinado à concessão dos serviços de transporte coletivo urbano e metropolitano em Aracaju e região metropolitana surge em resposta aos objetivos estratégicos definidos pelo Consórcio de Transporte Público Coletivo Intermunicipal de Caráter Urbano da Região Metropolitana de Aracaju – CTM.

Esta ação está estritamente alinhada às disposições da Lei Complementar nº 266/2015, da Lei nº 8.987/1995 (Lei de Concessões), e da Lei nº 14.133/2021, representando um passo crucial para a reestruturação e modernização do sistema de transporte público coletivo, visando sua eficiência, qualidade, acessibilidade e mobilidade.

A demanda por uma nova organização do sistema de transporte coletivo advém da necessidade premente de adaptação à crescente urbanização e às mudanças demográficas na RMA, que abriga cerca de 42% da população do estado de Sergipe, com Aracaju posicionando-se como a 33ª cidade mais populosa do país. O deslocamento da população para áreas mais periféricas, evidenciado pelo declínio da proporção da população de Aracaju de 85% para 68% da RMA desde 1980 até 2021, destaca a urgência de um sistema de transporte coletivo mais integrado e eficiente.

A proposta de concessão está em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal Nº 12.587/12) e o Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01), que estabelecem diretrizes para o planejamento da mobilidade urbana como um componente crítico do desenvolvimento urbano sustentável.

A região metropolitana de Aracaju, diante de desafios de periferização e fragmentação urbanística, reconhece a necessidade de uma coordenação efetiva entre os diferentes níveis de governança, especialmente em termos de serviços metropolitanos como a mobilidade.

A criação do CTM, ratificada por legislação específica de cada ente consorciado, visa promover uma gestão associada que permita uma operacionalização integral da rede de serviços de transporte, incluindo a manutenção de frota e infraestrutura como garagens e sistemas tecnológicos. Este esforço de racionalização se apoiou na contratação da ANTP, que



ESTADO DE SERGIPE
PREFEITURA DE ARACAJU
SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

forneceu estudos e documentações fundamentais para a definição das diretrizes da concessão.

O cenário de retração econômica recente, as transformações no mercado de mobilidade, como a adoção de transportes por aplicativo, e os impactos da pandemia de Covid-19, exigem uma revisão e adaptação contínua do planejamento de mobilidade. A proposta de concessão reflete um compromisso com a atualização e melhoria do sistema de transporte coletivo, considerando as novas dinâmicas de mobilidade urbana e as necessidades da população.

Em síntese, a solicitação para a abertura do procedimento licitatório para a concessão dos serviços de transporte coletivo na RMA fundamenta-se em uma análise detalhada das necessidades atuais e futuras de mobilidade, alinhada às diretrizes legais e aos princípios de desenvolvimento urbano sustentável.

Este processo visa garantir uma prestação de serviços que responda eficazmente aos desafios de crescimento e expansão da região, promovendo uma melhoria significativa na qualidade de vida dos cidadãos através de um sistema de transporte público coletivo eficiente, acessível e sustentável.

4.2 Pesquisa de Mercado para a Definição da Política Remuneratória do Sistema de Transporte Público

A definição da política remuneratória para o sistema de transporte público na Região Metropolitana de Aracaju (RMA) foi realizada através de uma pesquisa de mercado metódica, embasada em análises técnicas e financeiras detalhadas. Esta pesquisa teve como pilares fundamentais a Tarifa de Uso ou Utilização, Tarifa de Remuneração e o conceito de Passageiro Equivalente (PEq), visando garantir a sustentabilidade e eficiência do sistema.

Tarifas e Conceitos Financeiros:

- Tarifa de Uso ou Utilização: Estabelecida com base na categorização da política tarifária, esta tarifa é paga pelos usuários para acessar o sistema. A pesquisa contemplou a variação dessa tarifa conforme as especificidades dos usuários, visando manter a equidade e acessibilidade ao sistema.
- Tarifa de Remuneração: Esta tarifa, paga aos operadores privados, é calculada considerando a prestação dos serviços conforme os critérios definidos pelo Poder Concedente. A análise incluiu a possibilidade de diferentes fontes de receita, como pagamentos diretos dos usuários e subsídios governamentais, para garantir uma remuneração justa e adequada aos serviços prestados.
- Passageiro Equivalente (PEq): Utilizado como medida financeira, o PEq representa o usuário pagante da tarifa nominal. A análise calculou o valor médio recebido por passageiro, fundamental para projetar as receitas do sistema.



ESTADO DE SERGIPE
PREFEITURA DE ARACAJU
SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

A pesquisa detalhou as potenciais receitas acessórias, como a veiculação de publicidade nos veículos, estimada em R\$1.487,68 mensais, e a receita por veículo operacional proveniente do acesso ao wi-fi, estimada em R\$73,27. Esses valores foram considerados nas projeções financeiras, com o risco associado à geração dessas receitas sendo exclusivamente da concessionária.

A escolha da solução para a reestruturação da rede considerou a necessidade de melhorar a qualidade do serviço mantendo custos operacionais viáveis. A alternativa adotada prevê uma oferta calculada para evitar a superlotação, com uma ocupação máxima de 6 passageiros em pé por metro quadrado no trecho crítico de cada linha. A rede proposta conta com 121 linhas, frente às 114 linhas da configuração atual, representando um ajuste significativo para melhor atender à demanda.

A análise técnica e financeira sugeriu a divisão do sistema em dois lotes, com base na avaliação de critérios como rentabilidade, eficiência operacional e riscos de sobreposição. O Lote 1 abrange os municípios de Nossa Senhora do Socorro, Barra dos Coqueiros e Aracaju, enquanto o Lote 2 atende os municípios de Aracaju e São Cristóvão. Esta divisão busca otimizar a cobertura do serviço e garantir a eficácia da operação.

A viabilidade financeira do projeto considerou a atualização dos custos operacionais, com o preço do diesel em R\$5,152 por litro para janeiro de 2024, e o custo de recapagem dos pneus em R\$663,17. Os salários e encargos foram calculados com base em uma atualização salarial de 6,5%, resultando em R\$2.617,61 para motoristas, além da inclusão de benefícios como Vale Alimentação e 90% do valor de Plano de Saúde por funcionário, totalizando R\$767,03.

Este estudo aprofundado forneceu uma base sólida para a estruturação de uma política remuneratória que assegura não apenas a sustentabilidade financeira da concessão, mas também a melhoria contínua da qualidade do serviço de transporte público, alinhando-se aos objetivos de desenvolvimento e mobilidade urbana sustentável para a Região Metropolitana de Aracaju.

4.3 Escolha e Motivos para a Escolha da Solução

A escolha da solução para a reestruturação da rede de transporte coletivo na Região Metropolitana de Aracaju (RMA), mediante outorga de concessão, foi pautada em um processo analítico rigoroso, utilizando as ferramentas técnicas mais atualizadas disponíveis. O principal desafio enfrentado nesta análise foi equilibrar a necessidade de melhorar a qualidade do serviço para os usuários, mantendo o custo global da operação em patamares economicamente sustentáveis, sem necessariamente recorrer a aumentos tarifários ou ao uso intensivo de subsídios.

A avaliação de diversas alternativas, incluindo a manutenção do status quo e modificações significativas na rede de linhas de ônibus, permitiu um estudo comparativo



ESTADO DE SERGIPE
PREFEITURA DE ARACAJU
SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

detalhado. Este estudo levou em conta indicadores-chave de qualidade e custo do sistema para cada cenário proposto, fornecendo uma base sólida para a tomada de decisão.

A solução adotada propõe mudanças substanciais na configuração atual da rede, com o objetivo de otimizar a oferta de serviço. Estas alterações foram baseadas em premissas estratégicas como a consolidação do modelo tronco-alimentador, a racionalização da rede para evitar redundâncias, a minimização das necessidades de transferência entre linhas e a avaliação cuidadosa da demanda para novas conexões. Este redimensionamento da oferta visa acomodar até seis passageiros em pé por metro quadrado no trecho mais crítico de cada linha, promovendo assim uma melhoria significativa nos padrões de conforto e eficiência.

A rede remodelada contempla um total de 121 linhas, incluindo 103 linhas convencionais e 18 linhas especiais, representando uma evolução em relação à configuração anterior de 114 linhas. Esta nova configuração não apenas preserva a maioria das linhas existentes, com ajustes pontuais para adequação da oferta, mas também introduz novas linhas para atender demandas específicas não cobertas anteriormente, além de eliminar sobreposições desnecessárias.

Este processo de reestruturação foi conduzido com um olhar criterioso para os aspectos operacionais e financeiros, assegurando que a alternativa escolhida para a nova rede de transporte público não somente melhore significativamente a qualidade do serviço oferecido aos usuários, mas também promova uma gestão de custos mais eficiente. A abordagem adotada reflete um compromisso com a inovação e a sustentabilidade do sistema de transporte coletivo da RMA, alinhando-se aos objetivos de longo prazo de desenvolvimento urbano e mobilidade na região.

4.4 Subcontratação e Subconcessão

É permitido à concessionária a subcontratação de atividades-meio relacionadas ao contrato, bem como a contratação de terceiros para o desenvolvimento de atividades acessórias, inerentes ou complementares aos serviços prestados, incluindo a implantação de projetos associados à concessão. Esta prerrogativa visa à otimização dos serviços oferecidos e à incorporação de expertise específica que possa contribuir para a melhoria contínua e inovação dentro do sistema de transporte coletivo.

É imperativo que a concessionária garanta que os terceiros contratados possuam experiência relevante e comprovada, que seja compatível em características, quantidades e prazos com as obrigações contratualmente assumidas. A responsabilidade integral pelos serviços prestados, bem como por quaisquer prejuízos ou danos que possam ser causados por tais subcontratados ao poder concedente ou aos usuários, recai exclusivamente sobre a concessionária.



ESTADO DE SERGIPE
PREFEITURA DE ARACAJU
SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

Além disso, a execução de atividades por entidades subcontratadas requer o estrito cumprimento das normas e regulamentos estabelecidos pela concessão. A concessionária mantém-se como a única entidade responsável perante o poder concedente e os usuários do serviço, assegurando que todas as atividades, mesmo aquelas executadas por terceiros, estejam em conformidade com as diretrizes da concessão e os padrões de qualidade exigidos.

Quanto à subconcessão, a concessionária deve obter uma autorização prévia e expressa do poder concedente antes de proceder com qualquer forma de subconcessão da concessão. Esta medida é essencial para manter a integridade e a finalidade da concessão original, assegurando que qualquer nova entidade subconcessionária esteja plenamente alinhada às expectativas e obrigações estabelecidas no contrato de concessão inicial.

A concessão de subconcessões sem a devida autorização do poder concedente é expressamente proibida e sujeita a concessionária às penalidades previstas, incluindo a possibilidade de declaração de caducidade da concessão, conforme estipulado no artigo 26 da Lei de Concessões. Este procedimento assegura que o poder concedente mantenha o controle e supervisão adequados sobre a operação e prestação dos serviços de transporte coletivo, garantindo a qualidade e a eficiência em benefício dos usuários do serviço.

4.5 Consórcio

A presente licitação está aberta à participação de pessoas jurídicas, tanto de forma isolada quanto reunidas em consórcio, desde que atendam integralmente a todos os termos e condições estabelecidos no edital. Serão consideradas habilitadas para participar da licitação as entidades que, isoladamente ou em consórcio, comprovem sua capacidade jurídica, técnica, operacional e financeira conforme as exigências documentais especificadas.

Cada empresa participante do consórcio deverá apresentar individualmente os documentos de habilitação exigidos por este edital. Para a qualificação técnica, será considerada a soma dos quantitativos de experiência e capacidade técnica de cada consorciado. Da mesma forma, para a qualificação econômico-financeira, levar-se-á em conta a soma dos valores patrimoniais de cada consorciado, proporcionalmente à sua participação no consórcio.

Não será permitida a inclusão, substituição, retirada, exclusão ou alteração da participação de qualquer das empresas consorciadas desde a apresentação dos envelopes de proposta até a assinatura do contrato. Esta medida visa assegurar a estabilidade e a confiabilidade das propostas apresentadas e garantir o cumprimento dos compromissos assumidos pelos consórcios participantes.



ESTADO DE SERGIPE
PREFEITURA DE ARACAJU
SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

4.6 Parcelamento da Contratação

O processo licitatório para a concessão dos serviços de transporte coletivo na Região Metropolitana de Aracaju (RMA) representa uma oportunidade ímpar para a reestruturação e racionalização da rede de transporte, dividindo-a em lotes operacionais, visando corrigir desequilíbrios observados nos principais indicadores de oferta do serviço, como número de partidas, quilometragem e frota programada por dia.

Após um estudo detalhado, a alternativa de operação da rede como um lote único foi descartada devido aos riscos associados de operador único e à ausência de benefícios operacionais e econômico-financeiros significativos para um sistema do porte da RMA. A experiência brasileira em sistemas de transporte coletivo semelhantes reforça essa percepção, apontando para a necessidade de fragmentação operacional para garantir a eficiência e a competitividade.

A análise concentrou-se, então, na divisão da rede em dois ou três lotes. Os estudos indicaram que a configuração em dois lotes é a mais adequada para o sistema da RMA, considerando os indicadores operacionais e, sobretudo, econômico-financeiros. Esta configuração propicia ganhos de escala na utilização da infraestrutura existente, otimiza a estrutura administrativa, oferece melhores condições para a aquisição de veículos e traz outras vantagens operacionais.

Os dois lotes propostos foram organizados com base em bacias de atendimento, agrupando as linhas que servem demandas similares em um mesmo conjunto e, quando possível, linhas com funções de alimentação e tronco de um mesmo terminal foram agrupadas juntas, facilitando o controle operacional. O Lote 1 é destinado aos municípios de Nossa Senhora do Socorro, Barra dos Coqueiros, além de Aracaju. Já o Lote 2 foca no atendimento aos municípios de Aracaju e São Cristóvão.

Essa divisão visa não apenas a uma melhor distribuição geográfica e operacional dos serviços, mas também a maximização da eficiência e da qualidade do transporte coletivo na RMA. Este arranjo estratégico, portanto, fundamenta-se em uma visão de longo prazo para o desenvolvimento sustentável do sistema de transporte público da região, alinhando-se aos objetivos de melhoria contínua na prestação dos serviços de mobilidade urbana.

A necessidade de realizar a licitação, tendo por premissa a contratação de duas operadoras distintas e vinculadas a grupos econômicos distintos, além dos riscos associados a um operador único em grandes sistemas, conforme exposto acima, decorre da necessidade de o Poder Concedente dispor também de um plano de contingência para o caso de insolvência ou impossibilidade de continuidade total ou parcial da prestação de serviços por uma das empresas contratadas.

Não é incomum que empresas prestadoras de serviços de transporte público coletivo de passageiros, por diversas razões, passem por situações de constrição financeira. Dependendo da situação, a empresa contratada poderá ter dificuldades para honrar



ESTADO DE SERGIPE
PREFEITURA DE ARACAJU
SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

compromissos, como a renovação de sua frota. À medida que esta situação se agrava, poderá ocorrer a redução da qualidade da manutenção e, em situações de maior adversidade, dificuldades para o pagamento de insumos, como combustível e salários de funcionários operacionais. Quando tais situações ocorrem, a empresa operadora em situação de constrição financeira reduz sua oferta de serviços de forma gradual. Cabe ao Poder Público assegurar que a falência operacional ou financeira de um operador não comprometa a integralidade do sistema de transporte, preservando a continuidade do serviço essencial.

Caso o Poder Público não disponha de um plano alternativo, o usuário que depende da prestação de serviços permanecerá parcial ou totalmente desassistido, resultando em graves problemas. A continuidade do serviço de transporte coletivo não é apenas uma expectativa da população, mas um direito assegurado, cuja interrupção pode acarretar consequências graves para a sociedade e para a economia regional. Diante dos riscos inerentes ao setor, inclusive de natureza econômico-financeira, a adoção de um plano de contingência eficaz se faz imperativa. A divisão estratégica do serviço em lotes, com a adjudicação a diferentes empresas, constitui, por si só, um mecanismo de contingência.

Nesses casos, há apenas duas alternativas para o Poder Público: ou uma empresa alternativa assume, de forma temporária ou permanente, os serviços abandonados pela empresa em situação de constrição financeira, ou o Poder Público teria de dispor de recursos humanos, ativos físicos e financeiros para assumir os serviços abandonados. Descartando-se a possibilidade de constituição de ativos públicos para retaguarda da operação privada, a única forma de o Município mitigar o risco de indisponibilidade de serviços de transporte público em decorrência de situações de constrição financeira é contar com uma empresa operadora alternativa, ou seja, realizar a contratação de duas empresas operadoras distintas, uma para cada lote..

Neste sentido, a adjudicação de lotes da concessão do serviço de transporte coletivo na RMA a licitantes distintos é uma medida estrategicamente desenhada para garantir a prestação ininterrupta de um serviço público essencial, estabelecer um plano de contingência robusto frente aos desafios operacionais e econômicos do setor e assegurar uma gestão eficiente e resiliente do sistema de transporte coletivo. Tal medida não apenas se alinha aos princípios do interesse público e da razoabilidade, mas é imperativa para a sustentação e desenvolvimento do serviço de transporte coletivo, vital para a mobilidade urbana e o bem-estar da população da Região Metropolitana de Aracaju.

4.7 Estimativa do valor da contratação

O custo da execução do transporte público foi calculado com base no modelo de fluxo de caixa descontado, alcançando os seguintes patamares:



ESTADO DE SERGIPE
PREFEITURA DE ARACAJU
SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

- (i) Para o Lote 01: R\$3.835.971.116,96 (três bilhões, oitocentos e trinta e cinco milhões, novecentos e setenta e um mil, cento e dezesseis reais e noventa e seis centavos).
- (ii) Para o Lote 02: R\$3.788.073.968,07 (três bilhões, setecentos e oitenta e oito milhões, setenta e três mil, novecentos e sessenta e oito reais e sete centavos).

A partir da determinação do valor da Tarifa de Remuneração, com dados tendo como data base janeiro de 2024, que visa equilibrar os custos operacionais dos Lotes de Concessão no cenário proposto, foi possível realizar uma análise orçamentária detalhada. A subvenção operacional estimada, a ser coberta anualmente pelo Poder Concedente (CTM), é de aproximadamente R\$76,04 milhões. Este valor representa cerca de 19,69% da remuneração total do sistema, decorrente da definição da tarifa de uso em R\$5,00 por passageiro pagante.

Estima-se que o Município de Aracaju arcará com a subvenção operacional de R\$38,02 milhões, o que corresponde à previsão orçamentária inicial para o procedimento.

Tal cenário, sujeito a revisões futuras, incluindo possíveis ajustes na tarifa de uso e propostas dos licitantes, conforme análises subsequentes, assegura uma base para a estimativa financeira do projeto de concessão, contribuindo para o planejamento fiscal e financeiro do Município de Aracaju em relação ao sistema de transporte coletivo.

5. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO REFERENTES À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO

Para assegurar a eficácia e a adequada execução do contrato de concessão dos serviços de transporte coletivo urbano e metropolitano na Região Metropolitana de Aracaju, a Administração, representada pelo Consórcio de Transporte Público Coletivo Intermunicipal de Caráter Urbano da Região Metropolitana de Aracaju (CTM), deve adotar uma série de providências essenciais antes da formalização da futura contratação.

Estas ações são fundamentais para o estabelecimento de uma base sólida que suportará a execução contratual, garantindo que todos os aspectos logísticos e financeiros estejam alinhados com os objetivos de melhoria e expansão do serviço de transporte público.

Para a eficácia do Contrato são requeridas as seguintes providências:

5.1 Condições Prévias para a Emissão da Ordem de Início

Após a assinatura do CONTRATO, o PODER CONCEDENTE deverá cumprir as condições abaixo indicadas, para que a ORDEM DE INÍCIO possa ser emitida:



ESTADO DE SERGIPE
PREFEITURA DE ARACAJU
SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

- (i)** Publicação do extrato do contrato no PNCP, no prazo máximo de 20 (vinte) dias úteis após a assinatura do CONTRATO;
- (ii)** Inclusão nas leis orçamentárias do CTM (PPA, LDO e LOA), das obrigações atinentes aos pagamentos dos SUBSÍDIOS, no prazo máximo de 90 (noventa) dias após a assinatura do CONTRATO;
- (iii)** Constituição de CONTA CORRENTE ESPECÍFICA e formalização de contrato de nomeação de AGENTE DE PAGAMENTO e de administração de contas;
- (iv)** Vistoria e aprovação da garagem, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias da assinatura do CONTRATO;
- (v)** Vistoria, vinculação e aprovação da FROTA, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias da assinatura do CONTRATO;

5.2 Providências Preliminares

A ORDEM DE INÍCIO também é dependente do atendimento prévio pela CONCESSIONÁRIA das seguintes providências preliminares:

- (i)** Elaboração e apresentação ao PODER CONCEDENTE dos projetos básico e executivo da GARAGEM, atendendo as especificações técnicas dos anexos do Edital, no prazo máximo de 90 (noventa) dias contados da assinatura do CONTRATO;
- (ii)** Constituição da SPE-TEC e elaboração do Plano Operacional e Memorial Descritivo dos SISTEMAS TECNOLÓGICOS, em conformidade com os anexos do edital, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da assinatura do CONTRATO;
- (iii)** Implantação dos SISTEMAS TECNOLÓGICOS, em conformidade com os anexos do edital, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias contados da assinatura do CONTRATO;
- (iv)** Elaboração de Plano de Trabalho e Mobilização com informações detalhadas relativas ao Plano de Operação, Plano de Segurança da Operação, Plano de Contingência para Operação e Plano de Atendimento aos PASSAGEIROS e Plano de Instalação da Garagem no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da assinatura do CONTRATO;
- (v)** Elaboração do Plano de Manutenção da FROTA no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da assinatura do CONTRATO;
- (vi)** Apresentação ao PODER CONCEDENTE de toda a documentação necessária para cadastramento e vinculação da FROTA no prazo máximo de 150 (cento e cinquenta) dias contados da assinatura do CONTRATO;



ESTADO DE SERGIPE
PREFEITURA DE ARACAJU
SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

- (vii)** Apresentação ao PODER CONCEDENTE de toda a documentação do imóvel a ser utilizado, documentos referentes ao funcionamento integral da GARAGEM (projetos aprovados, licenças ambientais, alvará de funcionamento) pelo menos 30 dias antes do prazo máximo de implantação ou do prazo estabelecido pela CONCESSIONÁRIA em seu plano de implantação, observando-se a necessidade de atendimento às diretrizes estabelecidas os anexos do edital;
- (viii)** Disponibilização da FROTA para a operação que atendam aos requisitos descritos os anexos do edital, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias contados da assinatura do CONTRATO;
- (ix)** Disponibilização de GARAGEM para guarda e manutenção dos veículos que atendam as características descritas os anexos do edital, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias contados da assinatura do CONTRATO;
- (x)** Disponibilização do pessoal necessário para a operação dos SERVIÇOS, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias contados da assinatura do CONTRATO;
- (xi)** Contratação de VERIFICADOR INDEPENDENTE, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da assinatura do CONTRATO;

5.3 Emissão da Ordem de Início

Após o cumprimento integral das condições prévias para a ordem de início pelo PODER CONCEDENTE e das providências preliminares pela CONCESSIONÁRIA, o PODER CONCEDENTE deverá emitir a ORDEM DE INÍCIO e a CONCESSIONÁRIA deverá iniciar as atividades da CONCESSÃO, devendo o início da operação ocorrer no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias a contar da assinatura do CONTRATO.

5.4 Providências Orçamentárias

Antes da formalização do contrato de concessão para os serviços de transporte coletivo urbano e metropolitano na Região Metropolitana de Aracaju, medidas cruciais relacionadas à gestão orçamentária devem ser adotadas pelo CTM. Estas ações visam assegurar a eficiência financeira e a execução adequada do contrato, garantindo a sustentabilidade e a qualidade dos serviços a serem prestados.

Os recursos orçamentários destinados ao pagamento de subsídios à concessionária deverão ser provenientes de dotações específicas no orçamento do CTM, identificadas sob códigos a serem definidos. Esta alocação financeira é essencial para cobrir os subsídios



ESTADO DE SERGIPE
PREFEITURA DE ARACAJU
SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

devidos à concessionária, conforme estipulado no contrato de concessão, assegurando o equilíbrio econômico-financeiro do projeto e a continuidade da prestação de serviços.

Para a efetivação e o pagamento dos subsídios, é mandatário que as obrigações financeiras sejam incluídas e aprovadas nas leis orçamentárias do CTM, abrangendo o Plano Plurianual (PPA), a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e a Lei Orçamentária Anual (LOA). Este processo deve ser concluído dentro de um prazo máximo de 90 dias após a assinatura do contrato de concessão. A inclusão dessas obrigações nas leis orçamentárias garante a previsão legal e a disponibilidade dos recursos necessários para o cumprimento das responsabilidades financeiras assumidas pelo CTM.

A autorização para o início dos serviços pela concessionária está diretamente condicionada à conformidade com as exigências orçamentárias mencionadas. Somente após a garantia da inclusão e aprovação das dotações orçamentárias pertinentes, assegurando os recursos necessários para o pagamento dos subsídios, a ordem de início dos serviços poderá ser emitida. Esta condição prévia assegura a viabilidade financeira da concessão e reafirma o compromisso do CTM com a sustentabilidade e a eficácia da prestação do serviço de transporte coletivo.

Essas providências orçamentárias antecipadas são fundamentais para a administração garantir a implementação bem-sucedida e sustentável do projeto de concessão dos serviços de transporte público na Região Metropolitana de Aracaju, promovendo uma infraestrutura de transporte eficiente, acessível e de qualidade para atender às necessidades de mobilidade da população.

6. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

Não se verificam contratações correlatas nem interdependentes para a viabilidade e contratação desta demanda.

7. DESCRIÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E RESPECTIVAS MEDIDAS MITIGADORAS, QUANDO APLICÁVEL

Na concepção e operação do Sistema de Transporte Público na Região Metropolitana de Aracaju, a sustentabilidade ambiental é prioritária. Veículos destinados à frota devem atender a rigorosos padrões de confiabilidade, segurança, manutenção, conforto e conservação ambiental, conforme estipulado pelas normativas do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), INMETRO, ABNT, CONAMA, entre outros. Este compromisso assegura a conformidade com as mais altas exigências de desempenho ambiental e sustentabilidade desde a fabricação até a operação dos veículos.



ESTADO DE SERGIPE
PREFEITURA DE ARACAJU
SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

A concessionária deverá assumir integralmente os riscos associados a passivos ambientais, compensações e conformidades com as licenças operacionais. Quaisquer desvios das diretrizes estabelecidas que resultem em impactos ambientais negativos ou na necessidade de obtenção de novas licenças, bem como atrasos na aquisição dessas autorizações que não sejam atribuídos a terceiros, recairão sobre a concessionária, que será responsável por todos os custos decorrentes.

Para mitigar impactos ambientais, serão adotadas práticas operacionais e tecnologias sustentáveis, incluindo a conservação de água, gestão adequada de resíduos recicláveis, destinação correta de pilhas e baterias, e o fornecimento de equipamentos de segurança necessários para a execução dos serviços. Estas medidas visam não apenas a preservação ambiental, mas também o cumprimento de normativas específicas, promovendo a sustentabilidade integral do sistema de transporte.

Este plano de ação ambiental visa garantir que a operação do sistema de transporte público coletivo em Aracaju e sua região metropolitana atenda aos mais altos padrões de sustentabilidade ambiental. Através dessas iniciativas, o projeto visa não só atender às demandas de mobilidade urbana, mas também contribuir para o desenvolvimento sustentável da região, minimizando os impactos ao meio ambiente e promovendo práticas de conservação para as futuras gerações.

8. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO DA CONTRATAÇÃO PARA O ATENDIMENTO DA NECESSIDADE A QUE SE DESTINA

Diante do exposto neste Estudo Preliminar, a concessão da outorga do transporte público urbano da região metropolitana de Aracaju mostra-se viável em termos de disponibilidade de mercado e forma de prestação dos serviços, competitividade do mercado, não sendo possível observar óbices ao prosseguimento da presente concorrência.

A fiscalização do serviço executado pela CONCESSIONÁRIA será exercida pelo CTM através de agentes de fiscalização, por um VERIFICADOR INDEPENDENTE ou outra forma de delegação, que possuem a experiência necessária para a gestão e acompanhamento de contratos de serviços que são objeto deste contrato.

9. CLASSIFICAÇÃO NOS TERMOS DA LEI Nº 12.527/2011

A contratação ora pretendida não exige classificação em ultrassecreta, secreta ou reservada, nos termos da Lei nº 12.527/2011.

