

Anexo VIII

Regulamentos

1. Introdução

1.1. Padrões Funcionais

1.2. Regras de Serviço

1.3. CIÊNCIA E ALTERAÇÃO DAS REGRAS DE SERVIÇO E DOS CRITÉRIOS/ REQUISITOS MÍNIMOS

2. Normas de Padronização Funcional das Linhas de Transporte Coletivo de Passageiros do Município do Rio de Janeiro

2.1. LINHAS REGULARES E SERVIÇOS

2.1.1. LINHAS REGULARES

2.1.2. SERVIÇOS

2.2. ALTERAÇÃO E CANCELAMENTO DE LINHAS REGULARES E SERVIÇOS.

2.2.1. ALTERAÇÃO DE LINHAS REGULARES E SERVIÇOS

2.2.2. CANCELAMENTO DE LINHAS REGULARES E SERVIÇOS

2.2.2.1. LINHAS REGULARES

2.2.2.2. SERVIÇOS DE LINHAS REGULARES

2.3. COMPETÊNCIA PARA PROMOÇÃO DE ALTERAÇÕES OPERACIONAIS E REQUERIMENTO DO CONCESSIONÁRIO

2.4. CONSOLIDAÇÃO OPERACIONAL DE LINHAS REGULARES CONVENCIONAIS

2.5. ESTABELECIMENTO DA OFERTA DE FROTA NAS LINHAS REGULARES

2.6. REQUERIMENTO DO CONCESSIONÁRIO

1. Introdução

1.1. Padrões Funcionais

Os serviços públicos de transporte coletivo de passageiros por meio de ônibus, do tipo convencional, objeto da presente Concorrência Pública, a serem delegados mediante concessão do Poder Público municipal, serão operados com as espécies de ônibus urbanos especificadas no presente Edital, conforme classificação da Norma ABNT NBR 15.570 / 2008, que atende aos ditames da CRFB, constantes no art. 227 §1º, inciso II e §2º e no art. 244, regulamentados pelas Leis nacionais nº 10.048, de 08 de novembro de 2000 e nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, estas regulamentadas pelo Decreto nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004, obedecida, ainda, a PORTARIA INMETRO Nº 260, de 12 de julho de 2007, com as alterações posteriores e outras que vierem a ocorrer.

1.2 – Regras de Serviço

As regras gerais da prestação dos serviços de que trata o presente Anexo encontram - se previstas na Lei nº 775, de 27 de agosto de 1953 e respectivo regulamento, aprovado pelo Decreto nº 13.965, de 4 de agosto de 1958, com todas as alterações posteriores; no Código Disciplinar do Serviço, aprovado pelo Decreto nº 10.842, de 30 de janeiro de 1992 e sua nova versão, cujo texto integra o presente Anexo, ou outra que vier a substituí-lo; nas normas que dispõem sobre o transporte noturno, constantes na LOM/RJ, conforme especificado na Resolução SMTR nº 54, de 07/06/88, complementada pela Resolução SMTR nº 139 de 25/06/89, nas **NORMAS DE PADRÕES FUNCIONAIS**, que também se considera parte integrante deste Anexo, bem como nas disposições dos demais ANEXOS do EDITAL DE CONCORRÊNCIA CO SMTR Nº10/2010.

1.3 – CIÊNCIA E ALTERAÇÃO DAS REGRAS DE SERVIÇO E DOS CRITÉRIOS/ REQUISITOS MÍNIMOS

As licitantes declaram conhecer todas as normas e instruções constantes deste Anexo e a elas se sujeitar, de forma incondicional e irrestrita, bem como às suas alterações ou outras que vierem a ser baixadas, seja por esfera competente estranha ao Município do Rio de Janeiro, seja pelo Poder Concedente, vez que se originam do seu poder regulamentar sobre o serviço público local.

Por isto mesmo e, com muito mais razão, as presentes características, critérios e requisitos mínimos operacionais, por sua configuração de núcleo básico, que traduz apenas o indispensável, inclusive no que se refere aos horários estipulados para a prestação dos serviços, poderão ser alterados, ampliados ou modificados pelo Poder Concedente, a qualquer tempo, sem que caiba a futura CONCESSIONÁRIA qualquer questionamento.

2 Normas de Padronização Funcional das Linhas de Transporte Coletivo de Passageiros do Município do Rio de Janeiro

2.1. LINHAS REGULARES E SERVIÇOS

2.1.1. LINHAS REGULARES

Art. 1º Linha regular é a prestação contínua de serviço de transporte coletivo de passageiros, ofertada conforme características operacionais próprias, preestabelecidas as especificações do veículo, tarifa, frota, horário e itinerário, com seus pontos terminais e intermediários.

§ 1º A utilização de equipamentos (veículos), com capacidades diferenciadas em uma mesma linha regular e serviços deverá observar:

I – é vedado o uso de veículos do tipo Rodoviário, caracterizados pelo transporte exclusivo de passageiros sentados, nas linhas e serviços classificados como Convencionais;

II – é vedado o uso de veículos do tipo Urbano, caracterizado pelo transporte de passageiros sentados e de pé, nas linhas e serviços classificados como Executivos;

III – as linhas regulares convencionais e seus serviços poderão utilizar veículos com tarifa diferenciada que não esteja contemplada no Sistema de Bilhete Único, em no máximo 20% da frota determinada;

IV – fica autorizada a utilização de veículos com capacidades diferenciadas nas linhas e serviços, no limite máximo de 40 % (quarenta por cento) da Frota Determinada.

Art. 2º As linhas regulares de ônibus são classificadas considerando-se os seguintes aspectos:

§ 1º Na movimentação pelas Regiões:

I – **INTRA-REGIÕES**: aquelas que circulam internamente em uma só região;

II – **INTER-REGIÕES**: aquelas que ligam duas ou mais regiões, excetuando-se a Região Centro;

III – **REGIÃO CENTRO**: aquelas que ligam a Região Centro com as demais regiões.

§ 2º Pelos parâmetros funcionais e hierárquicos, com base no Plano Diretor Decenal da Cidade:

I - **TRONCAIS PRINCIPAIS**: responsáveis pela ligação entre 2 (dois) ou mais Centros de Alcance Metropolitano; utilizando, preferencialmente, pistas ou faixas exclusivas, conectando - se com Terminais de Integração; operados, preferencialmente, com veículos de grande capacidade (acima de 100 passageiros), não sendo admitido veículos de baixa capacidade;

II – **TRONCAIS SECUNDÁRIAS:** responsáveis pela ligação entre 2 (dois) ou mais Centros de Alcance Municipal ou entre 1 (um) Centro de Alcance Metropolitano e 1 (um) ou mais Centros de Alcance Municipal, utilizando, preferencialmente, pistas ou faixas exclusivas, conectando - se com Terminais de Integração; operados com veículos de média capacidade (de 70 a 99 passageiros) ou grande capacidade (acima de 100 passageiros), não sendo admitido veículos de baixa capacidade (de 30 a 69 passageiros);

III – **ALIMENTADORAS:** responsáveis pela alimentação das Linhas Troncais Principais e Troncais Secundárias, conectadas, preferencialmente, através de Terminais de Integração, estabelecendo a ligação dos Centros de Comércio e Serviços e Centros de Alcance Local aos Centros de Alcance Municipal e Centros de Alcance Metropolitano, operados, preferencialmente, com veículos de média capacidade (de 70 a 99 passageiros) ou baixa capacidade (de 30 a 69 passageiros);

IV – **INTERBAIRROS:** responsáveis pela ligação secundária entre Centros de Alcance Local, Centros de Comércio e Serviços, Centros de Alcance Metropolitano e Centros de Alcance Municipal, podendo conectar-se com Linhas Alimentadoras, Linhas Troncais Principais e Troncais Secundárias, preferencialmente em Terminais de Integração, operados, preferencialmente, com veículos de média capacidade (de 70 a 99 passageiros) ou baixa capacidade (de 30 a 69 passageiros).

§ 3º Na área geográfica de operação:

I - **Radiais Sul** — são aquelas que ligam a Área Central da Cidade aos bairros da Zona Sul, cuja numeração varia de 100 a 199;

II - **Radiais Norte/ Oeste** — são aquelas que ligam a Área Central da Cidade aos bairros da Zona Norte e da Zona Oeste, cuja numeração varia de 200 a 399, sendo que as Radiais Oeste serão numeradas obrigatoriamente entre 300 e 399;

III - **Diametraís** — são aquelas que ligam a Zona Sul da Cidade à Zona Norte, passando, a maioria delas, pela Área Central da Cidade, cuja numeração varia de 400 a 499;

IV - **Auxiliares Sul** — são aquelas que circulam internamente na Zona Sul da Cidade, cuja numeração varia de 500 a 599;

V - **Auxiliares Norte I** - são aquelas que têm como origem a região da Grande Tijuca e do Grande Méier, sendo os destinos outros centros da Zona Norte e da Zona Oeste, cuja numeração varia de 600 a 699;

VI - **Auxiliares Norte II** — são aquelas que têm como principais origens os bairros de Cascadura e Madureira, sendo os destinos outros bairros da Zona Norte e da Zona Oeste, cuja numeração varia de 700 a 799;

VII - **Auxiliares Norte III** - são aquelas que têm como principais origens os bairros de Bonsucesso, Penha e Pavuna, sendo os destinos outros bairros da Zona Norte e da Zona Oeste, cuja numeração varia de 900 a 999;

VIII - **Auxiliares Oeste** — são aquelas que circulam internamente na Zona Oeste, tendo como principais origens os bairros de Bangu, Campo Grande e Santa Cruz, cuja numeração varia de 800 a 899;

IX - **Auxiliares Centro** — são aquelas que circulam internamente na Área Central da Cidade cuja numeração varia de 01 a 99.

§ 4º Pelas características de Demanda e do Material Rodante:

I –**CONVENCIONAIS**: aquelas que utilizam veículos do tipo Urbano, com no mínimo 2 (duas) portas de serviço, dotados ou não de equipamento de sistema de refrigeração interna (ar condicionado), com capacidade mínima de 30 passageiros, podendo ser transportados sentados e em pé, com numeração de 01 a 999;

II - **EXECUTIVAS I** – caracterizam-se por ofertar um serviço diferenciado, com o emprego de veículos do tipo Rodoviário, com capacidade superior a 20 passageiros sentados, sem equipamento de sistema de refrigeração interna (ar condicionado), não sendo permitido o transporte de passageiros em pé, com numeração de 1.000 a 1.999;

III - **EXECUTIVAS II** – caracterizam-se por ofertar serviço diferenciado, com o emprego de veículos do tipo Rodoviário, com capacidade superior a 20 passageiros sentados, dotados de equipamento de sistema de refrigeração interna (ar condicionado), não sendo permitido o transporte de passageiros em pé, com numeração de 2.000 a 2.999.

§ 5º - Nas linhas regulares EXECUTIVAS I e II é permitida a operação com veículos de capacidades diferenciadas, observando o disposto no Art 1º, § 1º, Inciso I das presentes Normas.

Art. 3º - As linhas regulares poderão, ainda, operar como linhas circulares, caracterizadas por terem pontos terminais coincidentes e um único sentido de operação.

§ 1º - As linhas que operam de forma circular poderão adotar 1(um) único ponto regulador.

§ 2º - Para operação como linhas circulares, as linhas regulares não poderão ter extensão total superior a 70 km (setenta quilômetros).

2.1.2. SERVIÇOS

Art. 4º - Poderão ser criados **SERVIÇOS DE LINHAS REGULARES**, com vistas ao atendimento de demanda comprovada, de mercados próximos ao itinerário destas ou a situações especiais, ora regulamentadas, sendo:

§1º- **SERVIÇOS COMPLEMENTARES** - aqueles caracterizados por condições operacionais da área de operação (radiais, diametrais, auxiliares) iguais aos da

linha regular que lhe deu origem, com itinerários definidos entre os pontos inicial e final desta, mantido pelo menos um deles, obedecendo aos seguintes critérios:

I – uma linha regular poderá ter até 04 (quatro) serviços complementares com o comprometimento de até 40% (quarenta por cento) de sua frota determinada, no conjunto, porém os serviços denominados Rápidos (SR) e Direto (SD) poderão comprometer até 50% (cinquenta por cento) da frota remanescente (frota da linha regular desconsiderado a frota vinculada aos serviços);

II – a criação de serviços complementares só será admitida em linhas regulares com frota determinada de no mínimo 10 (dez) veículos;

III – os serviços complementares serão designados por diferentes siglas (SP, SV, SR e SD) antes do numeral de classificação da linha regular que lhe deu origem, conforme o Art. 4º, § 1º, Inciso IV das presentes normas.

IV - os serviços complementares classificam-se em:

a) **Viagem Parcial (SP)** - é o serviço complementar que tem como função reforçar a oferta de transporte em trechos mais carregados do itinerário da linha regular, com origem em determinado ponto intermediário do itinerário da linha regular e destino em um dos pontos terminais, respeitando-se, no mais, o seu itinerário, cumpridos os seguintes requisitos:

1 - havendo impedimentos para a determinação do ponto de partida do serviço de viagem parcial no eixo do itinerário da linha regular, este não poderá ser estabelecido a mais de 250m (duzentos e cinquenta metros) do referido eixo;

2 - os Serviços de Viagem Parcial, serão operados a partir de horários preestabelecidos em períodos específicos do dia, matutino de 04:00 às 09:00h e vespertino de 16:00 às 21 :00h;

3 - Os serviços de Viagem Parcial poderão operar com retorno, sendo considerado neste caso apenas como um único serviço;

4 - Para cada horário estabelecido no serviço de Viagem Parcial, obrigatoriamente corresponderá 01 (um) veículo da frota da linha regular.

b) **Variante (SV)** - é o serviço complementar no qual se admite variação de itinerário em relação à linha regular, devendo o serviço estar contido em no mínimo 80% (oitenta por cento) do itinerário da linha regular, limitando-se esta variação a um único trecho, sob as seguintes condições:

1 - a variante não poderá ultrapassar a 20% (vinte por cento) da quilometragem da linha regular, limitado a 5 km (cinco quilômetros), por sentido, mantendo-se os pontos inicial e final da linha regular que lhe deu origem. A variação do itinerário deverá estar compreendida entre os pontos inicial e final da linha, não podendo ultrapassá-los.

2 – o serviço variante será operado por frota determinada;

3 - o serviço variante só poderá ser criado depois de verificado pelo Poder Concedente a existência de demanda que não se encontre atendida por qualquer linha regular, com mesmo destino de viagem da linha regular que originará o serviço.

c) **Rápido (SR)** - é o serviço complementar caracterizado pela supressão de algumas paradas intermediárias no itinerário da linha regular, podendo ser operado mediante o estabelecimento de horários ou de frota determinada.

d) **Direto (SD)**- é o serviço complementar que se caracteriza por ligações diretas entre os pontos terminais da linha regular, com proibição de embarque e desembarque de passageiros ao longo do trajeto, observando o seguinte:

1 - os serviços diretos serão operados mediante o estabelecimento de horários;

2 - Os serviços diretos quando utilizados em linhas que atendam a regiões de praias da Cidade durante o período de novembro de um ano a março do ano seguinte, nos sábados, domingos e feriados, poderão operar mediante frota determinada.

§ 2º **SERVIÇOS EVENTUAIS** – aqueles caracterizados por necessidades excepcionais e temporárias, com tempo de duração preestabelecido, com as seguintes características:

I - são consideradas situações excepcionais e temporárias os eventos oficiais e/ou patrocinados pelo Município, greves, estado de calamidade pública e outros, autorizados pela autoridade competente;

II - os serviços eventuais são designados pela sigla SE, disposta na parte frontal dos veículos, conforme definido pela autoridade competente.

§ 3º- **SERVIÇOS NOTURNOS** - são aqueles que operam no período de 23:00 às 05:00 horas, em conformidade com o que dispõe o Art. 414, da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro – LOM/RJ e suas futuras alterações. Tendo a empresa veículos de menor capacidade nominal na sua frota total licenciada, estes poderão ser redistribuídos para operação do Transporte Noturno.

§ 4º- Os parâmetros estabelecidos neste artigo são máximos e seu dimensionamento será definido pela SMTR, após as devidas análises técnicas.

2.2. ALTERAÇÃO E CANCELAMENTO DE LINHAS REGULARES E SERVIÇOS.

2.2.1. ALTERAÇÃO DE LINHAS REGULARES E SERVIÇOS.

Art. 5º As linhas regulares e seus serviços poderão sofrer as seguintes alterações em suas características operacionais:

I - prolongamento de linhas e serviços;

II - encurtamento de linhas e serviços;

III - modificação intermediária de itinerário;

IV – aumento ou redução da frota determinada para adequação da oferta de lugares à demanda.

Parágrafo único – É vedada, em qualquer caso, a captação de passageiros durante a quilometragem ociosa, a qual se caracteriza pela extensão que os veículos percorrem da garagem até um dos pontos terminais pertencentes ao itinerário, ou vice-versa.

Art.6º O prolongamento de uma linha regular deverá ser acompanhado de aumento de frota, sempre que este acarretar alterações nos intervalos médios praticados, no intuito de manter-se, no mínimo, o intervalo médio observado antes do referido prolongamento.

§ 1º O prolongamento de uma linha regular só poderá atingir até 25% (vinte cinco por cento) da quilometragem total da linha, limitada ao máximo de 10 km (dez quilômetros), não sendo considerados como prolongamentos de linhas aqueles provocados por modificações urbanísticas e viárias que impliquem nos deslocamentos dos pontos terminais

§ 2º - Os serviços da linha regular que operam no terminal deslocado pelo prolongamento deverão acompanhar o prolongamento da linha.

§ 3º O prolongamento de uma linha regular não pode alterar sua classificação operacional estabelecida no Art. 2º destas Normas.

§ 4º O prolongamento de uma linha regular só poderá ser operado a partir do licenciamento e da integralização da frota necessária à manutenção do intervalo médio observado anteriormente à alteração.

Art. 7º O encurtamento de uma linha regular poderá ser acompanhado de redução de frota, desde que, com isto, não seja aumentado o intervalo médio observado anteriormente à alteração.

§ 1º A viabilidade do encurtamento de uma linha regular deverá ser comprovada por pesquisa de carregamento e/ou outras pertinentes, no trecho a ser suprimido.

§ 2º Os serviços da linha regular que operarem no trecho a ser suprimido, deverão acompanhar o encurtamento da linha.

§ 3º O encurtamento da linha regular não poderá alterar a sua classificação definida no Art. 2º destas Normas.

Art.8º A modificação intermediária de itinerário de uma linha regular deverá manter o intervalo médio observado anteriormente à alteração.

§ 1º A modificação intermediária de itinerário de uma linha regular não poderá aumentar em mais de 25% (vinte e cinco por cento) da quilometragem total da linha, limitada ao máximo de 10 km (dez quilômetros).

§ 2º O afastamento do itinerário de uma linha regular em relação ao eixo desta, não poderá exceder ao raio de 01 km (hum quilômetro), respeitando-se o definido parágrafo anterior, excluindo-se os casos em que o sistema viário não permitir adequação.

§ 3º- Os serviços de uma linha regular que operarem no trecho modificado deverão acompanhar a modificação promovida na linha regular.

§ 4º Os serviços de uma linha regular não poderão sofrer modificação intermediária de itinerário, salvo os casos em que haja alteração na circulação viária.

§ 5º- A modificação intermediária de itinerário de uma linha regular não poderá alterar a sua classificação operacional.

Art. 9º O aumento ou redução da frota determinada de uma linha regular ou serviço terá sua necessidade comprovada por pesquisas de demanda que levem em consideração o fator de renovação da linha ao longo do seu itinerário.

Parágrafo único - Somente será permitida a redução da frota determinada de linhas regulares e serviços a partir de 90 (noventa) dias de efetiva operação da última alteração.

2.2.2.CANCELAMENTO DE LINHAS REGULARES E SERVIÇOS

2.2.2.1. LINHAS REGULARES

Art. 10 O cancelamento de uma linha regular se caracteriza pela interrupção de sua operação, em caráter total e definitivo, podendo a decisão administrativa que resolver pela extinção decorrer de iniciativa do Município.

§ 1º Existindo interesse público na manutenção de uma linha regular, esta poderá ser mantida, adequando-se suas características operacionais, no que diz respeito ao estabelecimento de horários ou frequência, frota e tipo de veículo que atendam as necessidades mínimas da demanda.

§ 2º- Nos casos em que os estudos apontem para a viabilidade técnica e operacional de manutenção da linha regular, a recusa por parte da(s) concessionária(s) da(s) região(ões) correspondente(s) em operá-la ensejará a imposição das penalidades legais e contratuais pertinentes, podendo chegar a extinção da concessão, mediante decretação de caducidade, na forma da Lei própria e do CAPÍTULO VIII deste Regulamento.

§ 3º- No caso de extinção da concessão, enquanto se processar a licitação para nova contratação, a Região correspondente será operada em caráter

emergencial, preferencialmente por consórcio de empresas detentor de concessão para atuação na área geográfica com interferência naquela Região ou na mais próxima, ou, ainda, por empresa(s) concessionária(s) convocada(s) e selecionada(s) dentre as integrantes de tais consórcios, para operar a região, individualmente ou em “pool”.

§4º- Na impossibilidade de operação emergencial na forma do parágrafo anterior, para operar a Região vaga serão convocados concessionários com atuação em outras áreas geográficas da Cidade e, caso ainda assim permaneça a impossibilidade, o Município poderá chamar empresas no mercado para operar a linha na forma e prazo previstos no parágrafo anterior, mediante Convocação Pública.

§ 5º- Na hipótese de inexistência de viabilidade técnico-operacional e/ou interesse público na manutenção do serviço de transporte, a linha será definitivamente extinta.

2.2.2.2. SERVIÇOS DE LINHAS REGULARES

Art. 11 Os serviços de linhas regulares são acessórios em relação às linhas de transporte coletivo a que se encontram vinculados, estas consideradas o serviço público principal, sendo extintos automaticamente quando da extinção destas linhas.

Art. 12 Os serviços de linhas regulares poderão ser extintos, ainda, independentemente da extinção do serviço público regular principal, após estudos baseados necessariamente em pesquisas de campo que comprovem sua ineficácia e desnecessidade, tendo em vista o interesse público.

2.3. COMPETÊNCIA PARA PROMOÇÃO DE ALTERAÇÕES OPERACIONAIS E REQUERIMENTO DO CONCESSIONÁRIO

Art. 13 É de competência exclusiva do Poder Concedente a iniciativa de criar ou alterar linhas Inter-Regiões, sendo sua operação compartilhada entre os Concessionários de cada região

Parágrafo Único – Ao concessionário é permitido, tão somente, requerer alterações nos serviços de linhas a ela vinculados.

Art. 14 É da competência exclusiva do Poder Concedente a iniciativa de criar ou alterar linhas Região Centro, sendo a delegação vinculada ao concessionário da região de origem da linha.

§ 1º - As linhas e serviços de linha Região Centro serão operados exclusivamente pela Concessionária da região de origem da linha, independente do fato dessas percorrerem outras regiões, com ou sem captação de passageiros;

§ 2º - No caso de que trata este artigo, ao concessionário é permitido, tão somente, solicitar alterações nos serviços de linhas a ela vinculados.

Art.15 As linhas e serviços de linhas Intrarregiões serão de concessão exclusiva, podendo a concessionária requerer a criação ou extinção de linhas, bem como propor criação ou alteração nos serviços de linha a ela vinculados.

2.4. CONSOLIDAÇÃO OPERACIONAL DE LINHAS REGULARES CONVENCIONAIS

Art.16 O Poder Concedente poderá promover a consolidação operacional das linhas Regulares Convencionais em trechos superpostos, com a finalidade de racionalizar a oferta de transporte.

Parágrafo Único — A consolidação das linhas convencionais no trecho onde ocorre a superposição de itinerários, prevista neste artigo, se processará mediante:

I - seccionamento das linhas num ponto mais próximo e comum de seus itinerários a partir do qual seus percursos sejam coincidentes. Partindo desse ponto se estabelecerá um atendimento consolidado, com itinerário idêntico ao das linhas originais que foram seccionadas, permanecendo inalterados os itinerários dos trechos remanescentes;

II - o trecho superposto a ser consolidado se integrará aos trechos remanescentes das linhas de forma física e tarifária mantendo-se no mínimo a oferta atual;

III - o local de transferência (transbordo) dos passageiros do trecho consolidado para os trechos remanescentes das linhas deverão ter estrutura mínima composta de abrigos para passageiros, plataforma de embarque/desembarque, sanitários para o público e rodoviários, sinalização vertical e horizontal, iluminação e lixeiras, operando preferencialmente como “terminal fechado” (sistema de controle de acesso);

IV - a construção, exploração e operação do Terminal poderá ser realizada diretamente pelo Poder Público ou por terceiros, mediante Permissão ou Concessão de uso;

V - os projetos para os locais de transferência (transbordo) de passageiros deverão ser submetidos à aprovação da SMU para licença das obras e questões urbanas e a SMTR para verificação dos itens de circulação viária, dimensionamento e adequação das operações de embarque/desembarque, do fluxo de usuários e da movimentação e parada dos coletivos no local;

VI - as ligações oriundas dos trechos remanescentes e do trecho consolidado, caso se faça necessário, serão renumeradas pela SMTR no intuito de se manter a classificação estabelecida no Art. 2º, § 1º destas Normas;

VII – a nova configuração operacional estará sujeita, tarifariamente, ao Sistema do Bilhete Único;

VIII - no deslocamento único da Linha no trecho consolidado só poderão ser operados, além do itinerário regular, os serviços Rápido e Direto.

IX – A repartição operacional: de quantitativo de frota, receitas e todas os demais itens necessários ou decorrentes da operação das linhas se dará do seguinte modo:

- a) nas linhas Inter-Regiões prevalecerá o critério *pro rata*, considerada a extensão percorrida por cada um dos partícipes;
- b) para as linhas Região Centro: será utilizado o critério *pro rata* , considerada a demanda/linha anterior à consolidação.

Art.17 A Consolidação Operacional de Linhas Regulares Convencionais será analisada, preferencialmente, por Grupo de Trabalho Permanente, a ser criado pela SMTR com esta finalidade exclusiva, sob a coordenação do setor responsável pelo macro planejamento de transportes da SMTR.

2.5. ESTABELECIMENTO DA OFERTA DE FROTA NAS LINHAS REGULARES

Art.18 A frota operante por linha será de no mínimo 80% (oitenta por cento) da Frota Determinada.

Art.19 As linhas que operam com frota determinada composta de 5 (cinco) ou menos veículos deverão operar com 100% (cem por cento) da frota determinada.

Art.20 A Frota Determinada será definida com base no trecho e período de maior carregamento, mediante estudos de Demanda e de Intervalos Máximos a serem praticados, considerando-se também um percentual de 20% (vinte por cento) a título de Reserva Técnica.

§ 1º - Os intervalos máximos admitidos nas Linhas Regulares, no horário de maior carregamento são: para as Linhas Radiais e Auxiliares de 10 (dez) minutos e para as Linhas Diametraais de 15 (quinze) minutos.

§2º Quando a demanda não justificar os intervalos definidos no §1º deste artigo a linha deverá operar mediante tabela de horários, preestabelecida pela SMTR.

§3º Aos Domingos e Feriados as linhas poderão operar com, no mínimo, 40% (quarenta por cento) da frota determinada e aos Sábados com, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) da frota determinada, com base nos estudos a serem efetuados pela SMTR e após a devida autorização.

2.6. REQUERIMENTO DO CONCESSIONÁRIO

Art.21 As solicitações apresentadas pelo concessionário, objetivando alterações nos serviços de linhas a elas vinculados, nas ligações Inter-Regiões e na Região Centro, bem como as que tenham por finalidade a criação ou extinção de linhas e a criação ou alteração de serviços de linhas a elas vinculados nas Intrarregionais, deverão vir acompanhadas dos devidos estudos, pesquisas, cálculos e tudo mais necessário, que subsidiem a análise da SMTR.

2.7. CONCEITOS BÁSICOS DE REFERÊNCIA PARA REQUERIMENTOS DO CONCESSIONÁRIO E ANÁLISES E PROPOSTAS DO PODER CONCEDENTE

Art. 22 Os seguintes conceitos devem ser considerados, quando pertinentes, nas proposições de alteração das características operacionais de linhas e serviços de linhas:

I - Demanda Manifesta (ou pagante), Demanda Reprimida , Demanda Transportada e Demanda de Projeto:

- a) define-se como **Demanda Manifesta** o número de usuários que já se utilizam do sistema de transporte em um dado período de tempo;
- b) se o sistema não consegue atender (ofertar lugares) a todos os usuários, desejosos de se deslocarem em certa viagem ou horário, caracteriza-se a situação de **Demanda Reprimida**;
- c) **Demanda Transportada** - é o valor da Demanda Manifesta acrescido do número de usuários que viajam sem pagar a tarifa: as gratuidades legais e as evasões;
- d) **Demanda de Projeto** - é o volume de passageiros a ser considerado no dimensionamento da linha, equivalente à demanda transportada dividida pelo índice de renovação(Ir).

II – **Apuração da Demanda:** Pode ser feita por um processo contínuo de controle de passageiros (validadores, roletas, sensores de embarque e desembarque, dentre outros), ou através de pesquisas sistemáticas;

III- **Variação Temporal da Demanda (sazonalidade):** A variação ou comportamento temporal da demanda pode se referir a períodos de tempo distintos, com as seguintes denominações: evolução anual; flutuação mensal; flutuação semanal; flutuação diária; flutuação horária e fluxo de passageiros por minuto;

IV- **Períodos de Pico:** São os horários do dia em que ocorrem os maiores volumes de passageiros a serem transportados, exigindo maior alocação de recursos (viagens e frota) para seu atendimento. Os horários de pico deverão ser apurados frequentemente pelo Poder Concedente em conformidade com a característica comportamental da Demanda de cada região em dias úteis, sábados e domingos, no período da manhã e tarde/noite;

V – **Capacidade Nominal do Veículo (CN):** corresponde ao número máximo de passageiros que podem ser simultaneamente transportados, em um veículo

padrão de linha, em condições limites de conforto, nos períodos de pico. É expressa pelo número de assentos e por uma taxa de ocupação máxima da área útil:

$$\text{CN} = \text{Ass.} + (t \times \text{Área útil})$$

Onde:

CN = capacidade nominal do veículo;

Área Útil= toda a área de corredor ao longo do veículo, passível de ser ocupada pelos passageiros em pé. Excluem-se as áreas das escadas, a área de roleta, a área a ser ocupada pelos pés dos passageiros assentados e a área frontal, a partir do anteparo de proteção do motorista, A área destinada à cadeira de rodas é computada também como área útil, passível de ocupação na inexistência deste tipo de usuário.

Ass. = número de assentos disponíveis (dado a ser retirado dos Padrões Técnicos)

t = taxa de ocupação máxima (dado a ser retirado dos Padrões Técnicos)

VI – Ocupação do trecho: é o número de passageiros que se encontram no veículo no trecho considerado durante a realização de uma viagem

VII – Ocupação crítica de viagem (Ocv): é a máxima ocupação ocorrida ao longo da viagem, cujo trecho é denominado trecho crítico.

VIII – Índice de Ocupação por Capacidade (Iopc): é a razão entre a ocupação crítica da linha e a capacidade nominal de transporte do veículo, sendo utilizado para apuração e monitoramento das condições operacionais da linha, representando a disponibilidade de assento e o nível conforto ofertado.

$$\text{Iopc} = \text{Ocv} / \text{CN}$$

IX– **Fluxo Médio de Passageiros:** é a razão entre o número de passageiros de uma viagem qualquer, e o intervalo de tempo entre e a viagem antecedente.

X – **Dimensionamento de LINHAS:** é a adequação da oferta de transportes por ônibus à demanda existente em determinado intervalo de tempo, sob condições operacionais específicas (contratuais) e expressa em número de viagens, por sentido de atendimento. Deve ser considerada uma Reserva Técnica (frota alocada a mais, para efeitos de manutenção,vistorias,etc) de 20%(vinte por cento).

XI – **Tempo de Viagem:** é o tempo, expresso em minutos, necessário para que o veículo se desloque da origem da viagem ao seu destino final.

XII – **Índice da Renovação:** define-se Índice de Renovação ou Fator de Rotatividade (Fr, k, Ir, etc.) a relação entre o total de passageiros transportados na viagem e ocupação crítica da mesma, dada pela expressão:

$$\text{Ir} = \text{Pt} / \text{Ocv}$$

Onde:

Ir = índice de renovação,

Pt = passageiros transportados na viagem,

Ocv = ocupação crítica da viagem.

XIII - **Intervalos Máximos (headway máximo):**O resultado do dimensionamento (número de viagens por faixa horária) acarretará intervalos entre as viagens que não poderão ultrapassar valores pré-estabelecidos pelo

Poder Concedente

XIV - **Dados básicos:** As pesquisas e os dados dela advindos para análise de ocupação, dimensionamento da frota, apuração de índices operacionais, monitoramento e cálculo do tempo de viagem, readequação de uma linha ou serviços de linha e outros dados relativos a uma linha, serão apurados

considerando, no mínimo, a média dos cinco primeiros dias úteis do mês, excluídos aqueles adjacentes a dias atípicos (feriados, eventos, etc) que afetem o comportamento e a movimentação de passageiros.

XV- Aferição do Desempenho dos Serviços Prestados: Se pautará na eficácia, eficiência e equidade do sistema, traduzida nos indicadores de Confiabilidade, Conforto, Conveniência, Acessibilidade, Segurança e Economia, entre outros que fizerem parte da análise ou do modelo construído.

2.8. EXTINÇÃO DA CONCESSÃO

Art.23 - A extinção da concessão será regida pelas normas legais e regulamentares aplicáveis.

2.9. Disposições Gerais

Art. 24 As propostas de alterações funcionais de linhas e serviços encaminhadas pelos órgãos técnicos da SMTR, quaisquer que sejam, deverão vir acompanhadas dos devidos estudos; embasamento legal, com indicação do dispositivo do presente Anexo a que se refere a análise; pesquisas; cálculos e tudo mais que for necessário para subsidiar a decisão da autoridade competente pelo ato que consolidará a alteração.

Art.25 - No caso de reorganização Macro do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus – STCO, implicando em alterações significativas nas características operacionais vigentes, com reflexo direto no comportamento da demanda, na área do projeto, a nova configuração deverá:

I – Obedecer à classificação estabelecida no Art. 2º;

II – Dispor, em suas linhas, somente dos serviços definidos no Art. 4º.