

## ANEXO XXVI – Ato de Autorização para Realização da Licitação

**Justificativa Prévia da Concessão Publicada no Diário Oficial Eletrônico dos Municípios do Estado de Rondônia (AROM) em 12/11/2018, Edição nº 2332.**

***JUSTIFICATIVA PRÉVIA NOS TERMOS DO ARTIGO 5º DA LEI FEDERAL 8.987/1995 (LEI DE CONCESSÕES), A QUAL DEFINE O OBJETO, A ÁREA DE ABRANGÊNCIA E O PRAZO PARA A OUTORGA DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO, NOS TERMOS DA LEGISLAÇÃO PERTINENTE.***

O **SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRÂNSITO, MOBILIDADE E TRANSPORTE**, no uso de suas atribuições legais, e em conformidade com o que consta na Lei Complementar nº 078 de 13 de janeiro de 1998, com alterações da Lei Complementar nº 420 de 14 de abril de 2011 e, em conformidade com o Processo Administrativo nº 14.00512/2018.

**CONSIDERANDO** que o Município de Porto Velho declarou a Caducidade do contrato de Concessão Pública de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Porto Velho – Contrato nº 139/PGM/2003, pela edição do Decreto Municipal nº 13.848/2015, onde constou expressamente que haveria de se instaurar procedimento licitatório com vistas à outorga da Concessão dos serviços públicos de transporte coletivo na cidade de Porto Velho-RO.

**CONSIDERANDO** que o serviço essencial do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros no âmbito do Município de Porto Velho está sendo operado mediante o Termo de Autorização Precária nº 001/2015, que teve o início da execução em 10/01/2016 e fixou a sua operação até a resolução da vencedora da Concessão Pública vinculada ao Processo Administrativo nº 14.00553/2015 que, não obteve aprovação pelo Tribunal de Contas do Estado de Rondônia, estando, portanto, vinculada à resolução do Processo Administrativo nº 14.03821/2017.

**CONSIDERANDO** a compensação social da UHE JIRAU através do Processo nº 14.03821/2017 que resultou na Contratação direta por UHE JIRAU da Empresa EGL Engenharia Ltda, responsável pelos estudos e diretrizes do Projeto Básico e Edital da Concessão de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Porto Velho, a qual possui ampla capacidade técnica, tendo a SEMTRAN instruído o citado procedimento e adotado o cronograma de atividades abaixo:

ATIVIDADE	DATA
Início das conversas com o programa de compensação da UHE JIRAU	Outubro de 2017
Contratação da EGL pela UHE JIRAU, para elaboração dos estudos	Novembro de 2017
EGL apresentou os estudos realizados e a SEMTRAN fez questionamentos	Dezembro de 2017
Acordo para que o resultado seja apresentado em Janeiro	Dezembro de 2017
Apresentação dos estudos realizados pela EGL	Janeiro de 2018
Novamente a SEMTRAN apresentou uma série de questionamentos	Janeiro de 2018
SEMTRAN solicita que o estudo contemple os questionamentos do TCE/RO de 2016	Janeiro de 2018
SEMTRAN tomou conhecimento do Acórdão AC2-TC 01025/2017	07 de Fevereiro de 2018
Entrega dos estudos pela EGL	28 de Fevereiro de 2018
Muitos questionamentos levantados acerca dos dados levantados	Março de 2018
Estudo de fato finalizado, abriu-se o processo nº 14.00512/2018	23 de Março de 2018
Primeira Audiência Pública e divulgação da Minuta do Projeto Básico – Teatro Banzeiros	09 de Maio de 2018
Disponibilização do link para download do projeto básico	10 de Maio de 2018
Disponibilização e divulgação do link para pesquisa de consulta da tarifa	10 de Maio de 2018
Segunda Audiência Pública – Praça CEU	23 de Maio de 2018
Terceira Audiência Pública – Paróquia São José Operário	30 de Maio de 2018
Primeira reunião com Auditores do MPT, Defensoria Pública e alguns Vereadores	05 de Junho de 2018
Reunião com o SITETUPERON	07 de Junho de 2018
Segunda reunião com Auditores do MPT, Defensoria Pública e alguns Vereadores	08 de Junho de 2018
Terceira reunião com Auditores do MPT, Defensoria Pública e alguns Vereadores	11 de Junho de 2018
Reunião com o MPE	11 de Junho de 2018
Quarta Audiência Pública realizada pela Câmara de Vereadores	12 de Junho de 2018
Quarta e última reunião com Auditores do MPT, Defensoria Pública e alguns Vereadores	14 de Junho de 2018
Segunda reunião com o MPE	26 de Junho de 2018
Finalização da pesquisa de consulta de tarifa	03 de Julho de 2018
Compilação dos dados da pesquisa de consulta de tarifa	04 de Julho de 2018
Quinta Audiência Pública – Paróquia São José Operário	04 de Julho de 2018
Sexta Audiência Pública – Praça CEU	06 de Julho de 2018

**CONSIDERANDO** o cumprimento do art. 39 da Lei Federal nº 8.666/93, quanto à realização de Audiência Pública para contratos específicos de Concessão Pública, a qual foi cumprida em 09/05/2018 no Teatro Municipal Banzeiros (Centro), bem como, tendo a extensão de seus questionamentos aos bairros desta urbe, junto aos órgãos públicos e com a sociedade civil organizada, através da Continuação da Audiência Pública na Praça CEU (Zona Leste) em 23/05/2018, Continuação da Audiência Pública na Paróquia São José do Operário (Zona Sul) em 30/05/2018, Reunião (Primeira) com Auditores do Ministério do Trabalho e Defensoria Pública do Estado em 05/06/2018, Reunião com os Trabalhadores do Sistema de Transporte Coletivo Urbano do Sindicato SITETUPERON em 07/06/2018, Reunião (Segunda) com Auditores do Ministério do Trabalho e Defensoria Pública do Estado em 08/06/2018, Reunião (Terceira) com Auditores do Ministério do Trabalho e Defensoria Pública do Estado em 11/06/2018, Reunião (Primeira) com Membros do Ministério Público do Estado de Rondônia em 11/06/2018, Audiência Pública realizada pela Câmara Municipal de Vereadores

em 12/06/2018, Reunião (Quarta) com Auditores do Ministério do Trabalho e Defensoria Pública do Estado em 14/06/2018, Reunião (Segunda) com Membros do Ministério Público do Estado de Rondônia em 26/06/2018, Continuação da Audiência Pública para Apresentação dos Questionamentos da População na Paróquia São José do Operário (Zona Sul) em 04/07/2018, Continuação da Audiência Pública para Apresentação dos Questionamentos da População na Praça CEU (Zona Leste) em 06/07/2018.

**CONSIDERANDO** o encerramento das discussões e trabalhos após as respectivas audiências públicas e reuniões com as autoridades de Controle Externo (Ministério Público Estadual e Câmara de Vereadores), onde houve a implementação de todos os questionamentos e discussões no Projeto Básico, o qual foi remetido 18/07/2018 para a análise da Controladoria Geral do Município – CGM para fins de análise e prosseguimento para a Superintendência Municipal de Licitação – SML.

**CONSIDERANDO** a aprovação preliminar da Controladoria Geral do Município – CGM, o Processo Administrativo nº 14.00512/2018 seguiu os trâmites institucionais, para a Procuradoria Geral do Município – PGM em 15/08/2018, o qual proferiu o Despacho nº 243/SPACC/PGM em 16/08/2018, remetendo-o à SEMTRAN em 17/08/2018, que imediatamente o encaminhou à Superintendência de Gastos Públicos – SGP em 17/08/2018, que após análise o encaminhou à Superintendência Municipal de Licitação – SML em 21/08/2018.

**CONSIDERANDO** a análise técnica da Superintendência Municipal de Licitação – SML, a SEMTRAN foi convidada para discutir algumas dúvidas na última semana de Agosto/2018, onde houve discussão técnica quanto ao Projeto Básico para fins de subsidiar a construção pela SML do Edital. Tendo as discussões técnicas se estendido até 09/10/2018, quando houveram convergências técnicas para fins de alterações do Projeto Básico à ser realizada pela SEMTRAN.

**CONSIDERANDO** o retorno do Processo Administrativo nº 14.00512/2018 à SEMTRAN em 10/10/2018 para efeito da revisão do Projeto Básico de acordo com as convergências com os técnicos da SML, foi realizada as alterações necessárias e remetido o respectivo processo à SML em 06/11/2018 para fins de prosseguimento do Edital e providências necessárias, em virtude do encerramento da jurisdição e competência administrativa da SEMTRAN.

#### **RESOLVE:**

Fica devidamente autorizado e justificado no âmbito do Poder Executivo Municipal o procedimento licitatório da Concessão Pública dos serviços essenciais de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de Porto Velho na modalidade de Concorrência Pública, em cumprimento da Lei Orgânica Municipal e Lei Municipal nº 1.441/2001, devidamente instrumentalizado pelo Processo Administrativo nº 14.00512/2018.

Para fins de atender o que determina o art. 5º da Lei Federal nº 8.987/95, a título de justificativa prévia com vistas à instauração do procedimento licitatório, fica estabelecido o seguinte:

#### **I - OBJETO DA LICITAÇÃO**

Contratação de Empresa Especializada ou Consórcio de Empresas Especializadas para atender a demanda no que se refere a prestação e exploração do serviço no sistema municipal do transporte coletivo urbano de passageiros na cidade de Porto Velho

para atenderem a fração de 100% (cem por cento) das linhas atuais, na condição de Concessionária de Serviço Público, sem Outorga Onerosa, sendo que a demanda atual encontra-se esplanada no Projeto Básico e Estudos sobre a viabilidade econômica e financeira para fins de interesse da pretensa contratação.

A demanda necessária será para o percurso mensal e médio de 850.000 (oitocentos e cinquenta mil) quilômetros rodados por mês nas linhas atuais, para atendimento de IPK e IPKe apontado no Projeto Básico e Estudos em 02 (duas) FASES descritas no Projeto Básico e Anexos, o qual encontra-se estimado na realidade do sistema (parâmetro 2017 e 2018) e que deverá ser atendido de acordo com o quantitativo de veículos elencados nos estudos.

Cada licitante proponente é responsável pela análise das informações e realização de estudos próprios com fins de subsidiar suas respectivas propostas técnicas, a qual deverá ser em referência e número de veículos (130 + 13) ou equipamentos igual ou superior dos exigidos no Projeto Básico, ficando a respectiva Proposta Técnica vinculada ao resultado da licitação, bem como do Contrato de Concessão.

## **II - ÁREA DE ABRANGÊNCIA**

Área Urbana da cidade de Porto Velho, compreendendo o perímetro Urbano e Expansão do Perímetro Urbano fixado no Plano Diretor, excluindo-se estradas vicinais, rurais e distritais.

As linhas atuais e sua respectiva quilometragem, bem como os índices de IPK e IPKe, constam no Projeto Básico e Estudo Técnico do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Porto Velho.

A responsabilidade técnica do Projeto Básico e Estudos é atestada pela Empresa EGL Engenharia Ltda, pelo período de 05 (cinco) anos, onde haverá racionalização do sistema atual em períodos definidos com fins de redimensionamento da demanda para fins de melhoria dos índices, buscando o atendimento da demanda reprimida e, especialmente, equilíbrio e manutenção da quilometragem (eficiente) média mensal de 850.000 (oitocentos e cinquenta mil) quilômetros.

## **III – PRAZO**

O prazo da Concessão de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Porto Velho, será de 15 (quinze) anos, contados a partir da data da assinatura do contrato de concessão, podendo ser prorrogado por mais 05 (cinco) anos, nos termos da Lei Municipal nº 1.441/2001, desde que aprovada nos métodos de avaliação dos serviços prestados, fique comprovado que a Concessionária atende o interesse público no que se refere a prestação de um serviço adequado conforme definido no §1º, do art. 6º, da Lei 8.987/95, cujos métodos de avaliação, desempenho e pontuação encontram se presentes no Projeto Básico e Anexos.

## **IV – DO CENÁRIO ATUAL DO SISTEMA DE TRANSPORTE E DA NÃO EXCLUSIVIDADE DA CONCESSÃO**

O sistema de transporte de Porto Velho, atualmente é prestado por transporte coletivo urbano (média de 140 ônibus), transporte individual de passageiros por táxi (média de 700 veículos) e mototáxi (média de 600 veículos) e transporte privado de passageiros por aplicativo (média de 2.000 veículos), onde encontram a devida aprovação na Lei Orgânica do

Município de Porto Velho e Lei Complementar nº 716/2018 (Concessão, Permissão e Autorização de Serviços), Lei Complementar nº 717/2018 (Transporte Particular por Aplicativos), Lei Municipal nº 2.505/2018 (Táxi como Transporte Individual) e Lei Municipal nº 2.506/2018 (Transporte Clandestino).

O presente cenário e seu impacto encontra-se registrado nas estimativas e estudos do Projeto Básico e Anexos, onde a solução adotada pela Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes – SEMTRAN foi no sentido de contratar uma Empresa Especializada ou Consórcio de Empresas de Especializada para atender uma “demanda fixa” por uma “quilometragem fixa”, onde a presente demanda possui crescimento fixo (populacional) e crescimento por implementações do próprio prestador (demanda reprimida em bairros e outros modais de transporte).

Neste cenário o ponto de volatilidade seria o índice IPK e IPKe que apontaria para a melhoria do sistema, que passará por racionalização e implementação de medidas de acordo com a demanda apresentada, tudo de acordo com a necessidade de se cumprir a Lei Federal nº 12.587/2012 (Mobilidade Urbana) em virtude da priorização do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros.

Não haverá exclusividade da exploração dos serviços de transporte coletivo urbano, estando à critério do Poder Público a implementação da racionalização do sistema de forma programada, garantindo-se o que constará no Projeto Básico, Edital e Contrato quanto aos índices de IPK e IPKe, bem como demanda de usuários e as respectivas demandas reprimidas.

Pelas características do objeto a ser licitado, deverá ser explorado por 01 (uma) empresa especializada ou 01 (um) consórcio de empresas especializadas, para operar no sistema com fins de garantia de investimentos em tecnologia, necessitando em ambos os casos a comprovação de acervo técnico e operacional, não sendo coerente a apresentação de empresas ou formação de um consórcio com diversas empresas sem capacidade técnica e operacional, bem como, sem experiência e sem capacitação técnica necessária para os fins deste Projeto Básico, que é a reestruturação com implementação de tecnologia, qualidade, segurança, acessibilidade e eficiência propostos neste Projeto Básico, nas Normas da ABNT e Resoluções do CONTRAN.

Em caso de consórcio, as interessadas ou consorciadas devem estar plenamente cientes das informações supra, ao passo que na proposta técnica apresentada com o correspondente Projeto Básico e Anexos, para fins da pretensa Concessão Pública, deverá apresentar detalhes técnicos, financeiros e contábeis precisos quanto a garantia da referida viabilidade apresentada na Proposta Técnica.

Razão pela qual, citamos o Acórdão do TCU nº 718/2011 e Informação nº 55/TCU, onde deve ser evitada a pulverização da responsabilidade de empresas, bem como de qualquer transição, fusão, incorporação e alterações significativas no contrato social e na qualificação societária deverão ter o aval do Poder Concedente, tendo em vista a necessidade de garantias fiéis de que possíveis mudanças não tragam incertezas ou riscos sobre o futuro contrato de concessão.

**V – DAS OBERVAÇÕES LEGAIS QUANTO À GARANTIA E SUSTENTABILIDADE DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO À LUZ DO PLANO NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA**

As regras editalícias estarão vinculadas ao Projeto Básico e Anexos, o qual foi amplamente discutido com a sociedade civil organizada, conforme apontado o no cronograma de atividades supracitado.

O Serviço de Transporte Coletivo é um direito social garantido na Constituição Federal no art. 6º, inciso IV, bem como, é disciplinado nos art. 30, V, art. 175 *caput* e incisos I, II, III, IV, quanto à competência Municipal de implementação e gestão do serviço público de caráter essencial, ainda assim, o art. 208, inciso VII, art. 230, §2º, o definem serviço assistencial e dever do Estado como forma de assegurar as garantias constitucionais e direitos sociais.

Quanto a possíveis questionamentos no campo do equilíbrio econômico financeiro do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros de Porto Velho, temos a informar não traz ônus ao erário de forma direta, da mesma forma não possui qualquer vinculação ao orçamento municipal, sendo um serviço público prestado diretamente por particular mediante o recebimento de tarifa pública, por esta razão, não há qualquer vinculação positiva ou negativa junto à lei de responsabilidade fiscal.

As demais questões periféricas quanto à infra estrutura do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros de Porto Velho serão tratadas em Políticas Públicas e Ações Públicas específicas, seja no campo de Concessões, de Obras Públicas, de Projetos e PPP's, não estando vinculada ou condicionada à futura Concessão Pública à ser licitada.

Quanto à hierarquia das normas e sobreposição da Lei de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012) no Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Porto Velho no âmbito do Projeto Básico e Diretrizes do Edital, houve extensa defesa pela SEMTRAN nas Audiências Públicas e respostas aos órgãos de Controle Interno e Externo do Poder Público.

Sendo o acesso ao serviço de transporte um direito social, inserido expressamente pela Emenda Constitucional nº 90/2015, é certo que o mesmo recebeu um *status* constitucional elevado, pois o é tratado como serviço essencial (intermitente) que dá garantia à outros direitos sociais e garantias fundamentais.

Assim, estando o serviço de transporte acobertado pelo *status* de direitos sociais, vinculado à outros direitos sociais e garantias fundamentais, ambos constitucionais, é certo que o valor do mesmo é coletivo e absoluto, sobrepondo-se ao caráter de direitos individuais, conforme as premissas e diretrizes do Poder Público no tocante ao planejamento, organização, modicidade e publicidade tarifária.

Partindo desta premissa, a Lei Federal nº 12.587/2012 (Mobilidade Urbana) disciplina exaustivamente sobre “instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações” dos serviços de transporte público (vide art. 3º).

O art. 6º diz que a Política Nacional da Mobilidade urbana possui como diretriz a “garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.”

O art. 7º da Lei Federal nº 12.587/2012 elenca como motivo da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

O art. 8º da Lei Federal nº 12.587/2012 institui diretrizes ao Poder Público sobre o exercício da política tarifária do sistema de transporte coletivo:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; (Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo; e (Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)

X - incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários. (Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018)

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

O art. 9º da Lei Federal nº 12.587/2012 dispõe sobre o regime econômico e financeiro da concessão e/ou permissão do serviço de transporte coletivo urbano, o qual compõe e constitui a tarifa de remuneração do transporte público:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O art. 14 da Lei Federal nº 12.587/2012 dispõe sobre os direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

O art. 22 da Lei Federal nº 12.587/2012 dispõe sobre as atribuições mínimas dos órgãos gestores de planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

A fiscalização do Contrato de Concessão ficará à cargo da SEMTRAN, através de servidores técnicos e capacitados, onde haverá um cronograma intermitente de fiscalização com comissão específica, visando atender as regras de controle interno e externo quanto à fiscalização e execução contratual.

Nos termos da Lei de Concessões (Lei nº 8.987/95), os casos de modificação de controle societário de concessionárias de serviço público deverão ter anuência expressa do Poder Concedente.



**Prefeitura Municipal de Porto Velho**  
Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes – SEMTRAN  
Departamento de Transportes – DTR



Registra-se que nestes casos, ocorre em tese a transferência da concessão para terceira pessoa que não participou do certame, dentro deste cenário, será permitida nos termos da lei em casos de fusão, cisão, incorporação e aquisição, desde que se garantam o pleno cumprimento do contrato em vigência, bem como, prova técnica (operacional e financeira) da sua sustentabilidade.

Porto Velho/RO, 07 de novembro de 2018.

**CARLOS HENRIQUE DA COSTA**

***Secretário Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte***