



**PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL**  
**SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

**ANEXO 1.2 - ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR**

**Sumário**

1.	CONSIDERAÇÕES INICIAIS.....	1
1.1.	Da Aplicação subsidiária da Lei Geral de Licitações e Contratos Administrativos às Concessões Públicas.....	2
1.2.	Da STTU.....	2
1.3.	Da contratação da ANTP.....	4
2.	OBJETO.....	5
3.	CAPACIDADE OPERACIONAL (Especificação do Serviço):.....	6
4.	JUSTIFICATIVA PARA A CONCESSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	8
4.1.	Origem da Demanda e Alinhamento com o Planejamento para a Concessão dos Serviços de Transporte Público no Município de Natal.....	8
4.2.	Pesquisa de Mercado para a Definição da Política Remuneratória do Sistema de Transporte Público.....	10
4.3.	Escolha e Motivos para a Escolha da Solução.....	11
4.4.	Subcontratação e Subconcessão.....	12
4.5.	Consórcio.....	13
4.6.	Parcelamento da Contratação.....	14
4.7.	Estimativa do valor da contratação:.....	15
5.	PRESTAÇÃO DE SERVIÇO.....	15
6.	PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO.....	17
7.	CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES.....	19
8.	DESCRIÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E RESPECTIVAS MEDIDAS MITIGADORAS, QUANDO APLICÁVEL:.....	20
9.	POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO DA CONTRATAÇÃO PARA O ATENDIMENTO DA NECESSIDADE A QUE SE DESTINA: 20	
10.	CLASSIFICAÇÃO NOS TERMOS DA LEI Nº 12.527/2011:.....	20

**1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS**



**PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL**  
**SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

**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 STTU**

A Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (STTU) tem por atribuição regulamentar os serviços de ônibus, táxis e transportes opcionais, dentro dos limites do município de Natal, com a finalidade de atender o interesse público.



## **PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

Cabe à STTU promover políticas de desenvolvimento da mobilidade e da acessibilidade com o objetivo de melhorar a qualidade de vida da população, garantindo o direito de ir e vir, estimulando a integração entre as regiões de Natal, preservando o meio ambiente e assegurando a dignidade da pessoa humana e promovendo o desenvolvimento social e econômico de forma equilibrada e sustentável.

Atuando de modo integrado com outras secretarias municipais e com órgãos das administrações estadual e federal, bem como com a iniciativa privada, a STTU objetiva aproximar as pessoas que se utilizam do espaço municipal em busca dos destinos por elas procurados, em particular para as escolas e hospitais, priorizando a diminuição do tráfego da população e contribuindo para melhoria da mobilidade urbana sustentável.

A formulação, o acompanhamento e execução de políticas públicas que privilegiem o transporte público de passageiros, tem como finalidade o desenvolvimento da mobilidade urbana sustentável, propondo políticas tarifárias que assegurem a mobilidade da população de baixa renda com ênfase no transporte público de massa.

Por fim, cabe à STTU implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito, no âmbito do município de Natal, com ênfase na educação e conscientização dos motoristas, ciclistas, motociclistas e pedestres, priorizando o respeito à vida e às normas de trânsito, conforme as diretrizes estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Em 2022, a STTU finalizou o Plano de Mobilidade Urbana de Natal. As propostas, respectivos custos e complexidade, foram tecnicamente organizadas em eixos e programas. Os projetos e ações desses tiveram seus projetos e ações preliminarmente estimados quanto aos custos para implementação, conforme medidas equiparáveis. Juntando a complexidade de implementação aos custos, conforme avaliação da própria STTU, foi construído o cronograma executivo físico-financeiro. Com isso, a STTU tem em mãos uma importante base de referência para avançar no planejamento urbano da mobilidade no município do Natal.



## **PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

Nesta linha, e no sentido de promover melhor as condições da mobilidade urbana, cabe à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (STTU) o processo licitatório para concessão do sistema de transporte público coletivo de Natal.

### **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 STTU - 20231241760, 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 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 Natal, mediante a STTU, 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.



**PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL**  
**SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

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 público coletivo de passageiros do Município de Natal/RN. 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 público coletivo na cidade de Natal, capital do Rio Grande do Norte.

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 local 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



**PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL**  
**SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

operação e manutenção dos sistemas tecnológicos fundamentais para a oferta de um serviço de transporte coletivo eficiente e confiável.

A área de Concessão para o Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros de Natal abrange a totalidade territorial do Município. Não se trata da Concessão de Linhas, mas da execução do sistema de transporte coletivo, no âmbito do território do Município de Natal.

As Concessionárias vencedoras do certame obrigam-se a executar, durante o Prazo da Concessão, quaisquer outras linhas que não as previstas inicialmente no Caderno Técnico de Elementos do 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 que esteja à altura das expectativas e necessidades da população do Município de Natal.

**3. CAPACIDADE OPERACIONAL (Especificação do Serviço):**

Para início de operação será objeto de licitação a rede a ser licitada, denominada de *Rede de Transição*, que considera todas as etapas de transição necessárias, em especial, a necessidade de intervenções em infraestrutura, em especial da implantação dos terminais estruturais (como equipamentos de integração estão previstos 7 terminais estruturais, além de 11 terminais comuns que servirão de pontos finais e de controle de operação), responsáveis pelas conexões entre os subconjuntos de linhas. Essa *rede de transição* considera um total de 424 veículos, sendo 352 do tipo Básico e 72 do tipo Miniônibus. Em relação à rede existente, de 405 veículos, a *rede de transição* representa uma melhoria na oferta de serviços, com um acréscimo de 4,69% na frota total.



## PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

A rede futura, desenvolvida pela STTU e discutida com a população de Natal por meio das audiências e da consulta pública, denominada de *Rede Meta da Concessão*, deverá suceder a rede de transição, após a realização das infraestruturas previstas, e considerada no Plano de Negócios em revisões contratuais futuras.

Cabe ressaltar que, para a presente proposta de *rede de transição*, a demanda considerada foi o resultado da soma da demanda do Sistema Regular e a do Sistema Opcional. Desta forma, cria-se uma rede de transporte unificada.

A análise se pautou no equilíbrio de distribuição da oferta pelos diversos períodos analisados, com o reforço necessário para garantir qualidade, conforto e regularidade, estabelecendo como premissas básicas:

- Dimensionamento da frota considerando o máximo de 6 pass./m<sup>2</sup>;
- Adoção de frota com veículos básicos com capacidade total de 78 passageiros;
- Adoção de frota de miniônibus com capacidade total de 35 passageiros;
- Incorporação das linhas da REDE META para a REDE DE TRANSIÇÃO para as linhas que não dependem de investimentos em infraestrutura para implantação;
- Oferta de atendimento dimensionada em 65% aos sábados e 40% aos domingos, com relação aos dias úteis.

Já a capacidade operacional para a nova rede de transporte público – *rede meta da concessão* - foi criteriosamente planejada para atender às necessidades de mobilidade da população, com uma previsão de 422 veículos, distribuídos da seguinte forma: 76 veículos tipo Miniônibus, para rotas de menor demanda e áreas de difícil acesso; e 346 veículos tipo Ônibus Básicos, estes projetados para as rotas de maior demanda.

Esta configuração representa uma redução de 0,47% na quantidade de veículos em comparação à frota da rede de transição, que é de 424 veículos, já que a proposta de rede meta otimiza ainda mais o serviço, possibilitando a ampliação dos atendimentos, com redução dos custos operacionais. A *rede meta da concessão* apresenta um incremento de 4,45%



**PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL**  
**SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

em relação à situação vigente. 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 implantação da rede meta, com a ampliação dos atendimentos, redução dos custos operacionais e disponibilização de equipamentos de infraestrutura, 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.

A definição da capacidade operacional, com a previsão de uma frota de 422 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 do município de Natal.

#### **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 no Município de Natal.**

A iniciativa para a abertura do procedimento licitatório destinado à concessão dos serviços de transporte coletivo urbano de Natal surge em resposta aos objetivos estratégicos definidos pela STTU.

Esta ação está estritamente alinhada às disposições da legislação local, da Lei nº 8.987/1995 (Lei de Concessões), e da Lei nº 14.133/2021, representando um passo crucial





**PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL**  
**SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

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 da cidade.

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 proposta da STTU visa promover uma gestão associada que permita uma operacionalização integral da rede de serviços de transporte, incluindo a manutenção de frota e infraestruturas como garagens e sistemas tecnológicos. Este esforço de racionalização se apoiou na contratação da ANTP, que 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 de Natal 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.



**PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL**  
**SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

**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 do Município de Natal foi realizada através de uma pesquisa de mercado meticulosa, 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.

A pesquisa detalhou as potenciais receitas acessórias, como a veiculação de publicidade nos veículos e a receita por veículo operacional proveniente do acesso ao wi-fi. Esses valores foram considerados nas projeções financeiras, com o risco associado à geração dessas receitas sendo exclusivamente das concessionárias.

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



## **PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL** **SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

passageiros em pé por metro quadrado no trecho crítico de cada linha. A *rede de transição* consiste em 85 linhas e, comparativamente à configuração vigente de 54 linhas, representa um ajuste significativo para melhor atender à demanda. Já a rede “*meta da concessão*” prevê 88 linhas.

A análise técnica e financeira sugeriu a divisão do sistema em dois lotes, Lote 1 (Norte) e Lote 2 (Sul), com base na avaliação de critérios como rentabilidade, eficiência operacional e riscos de sobreposição.

A viabilidade financeira do projeto considerou a atualização dos custos operacionais, com o preço do diesel em R\$ 5,122 por litro para janeiro de 2024, e o custo de recapagem dos pneus em R\$ 730 por pneu. Quanto a salários e encargos, apurou-se que a última convenção coletiva de trabalho atualizou valores salariais para R\$ 2.348,65 para motoristas de julho de 2023 até julho de 2024. O valor total de salário somado à bonificação foi de R\$ 2.718,76 por motorista, nos termos da Planilha Tarifária Vigente

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 o Município de Natal.

### **4.3. Escolha e Motivos para a Escolha da Solução**

A escolha da solução para a reestruturação da rede de transporte coletivo de Natal, 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 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.



## **PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL** **SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

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 de um modelo estruturado, 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 de transição* proposta contempla um total de 85 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 de Natal, alinhando-se aos objetivos de longo prazo de desenvolvimento urbano e mobilidade na região.

#### **4.4.Subcontratação e Subconcessão**

É permitido às concessionárias 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 as concessionárias garantam que os terceiros contratados possuam experiência relevante e comprovada, que seja compatível em características, quantidades e prazos com as obrigações contratualmente assumidas. A responsabilidade



**PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL**  
**SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

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 as concessionárias.

Além disso, a execução de atividades por entidades subcontratadas requer o estrito cumprimento das normas e regulamentos estabelecidos pela concessão. As concessionárias mantêm-se como as entidades responsáveis 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, as concessionárias devem 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 as concessionárias 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



**PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL**  
**SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

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.

Para a assinatura do CONTRATO de cada LOTE, a LICITANTE vencedora deverá constituir uma sociedade de propósito específico, em conformidade com a lei brasileira, com sede no MUNICÍPIO ou na Região Metropolitana.

#### **4.6.Parcelamento da Contratação**

O processo licitatório para a concessão dos serviços de transporte coletivo de Natal representa uma grande oportunidade para a reestruturação e racionalização da rede de transporte, dividindo-a em lotes operacionais e visa 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 ao monopólio e à ausência de benefícios operacionais e econômico-financeiros significativos para um sistema do porte de Natal. 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 lotes. Os estudos indicaram que a configuração em dois lotes é a mais adequada para o sistema de Natal, considerando os indicadores operacionais e, sobretudo, econômico-financeiros. Esta configuração propicia ganhos de escala na utilização da infraestrutura existente, otimiza a



## **PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL** **SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

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 locais, regionais e estruturantes de um mesmo terminal foram agrupadas juntas, facilitando o controle operacional.

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 de Natal, promovendo uma competição saudável entre os operadores e garantindo um serviço mais alinhado às necessidades dos usuários. 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.

### **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, considerando o prazo de 20 (vinte) anos da concessão, e foi estimado nos seguintes patamares:

- (i) Para o Lote 1 (Norte): 2.526.755.000,00 (dois bilhões, quinhentos e vinte e seis milhões e setecentos e cinquenta e cinco mil reais)
- (ii) Para o Lote 2 (Sul): 2.592.921.000,00 (dois bilhões quinhentos e noventa e dois milhões e novecentos e vinte e um mil reais)

## **5. PRESTAÇÃO DE SERVIÇO**

O objeto da futura contratação é a concessão para a prestação dos serviços públicos de transporte coletivo de Natal.

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



**PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL**  
**SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

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.

A área de Concessão para o Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros abrange a totalidade territorial do Município de Natal. Não se trata da Concessão de Linhas, mas da execução do sistema de transporte coletivo, no âmbito do território do Município de Natal.

As Concessionárias vencedoras do certame obrigam-se 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 que esteja à altura das expectativas e necessidades da população de Natal.

O processo licitatório para a concessão dos serviços de transporte coletivo de Natal representa uma oportunidade ímpar para a reestruturação e racionalização da rede de transporte, dividindo-a em lotes operacionais.





## **PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

Após um estudo detalhado, a alternativa de operação da rede como um lote único foi descartada devido aos riscos associados ao monopólio e à ausência de benefícios operacionais e econômico-financeiros significativos para um sistema do porte de Natal. 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.

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 locais, regionais e estruturantes de um mesmo terminal foram agrupadas juntas, facilitando o controle operacional.

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 de Natal, promovendo uma competição saudável entre os operadores e garantindo um serviço mais alinhado às necessidades dos usuários. 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.

### **6. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO**

Para o asseguramento da eficácia e da adequada execução do contrato de concessão do serviço de transporte público coletivo, o PODER CONCEDENTE deve adotar medidas e providências essenciais em momento anterior a formalização da contratação.

Com a tomada de tais ações, uma sólida base deverá ser estabelecida, de forma a suportar a execução contratual e garantir que os aspectos logísticos e financeiros estejam alinhados com a melhoria do serviço de transporte no MUNICÍPIO.

Para a eficácia do Contrato são requeridas as seguintes providencias:



**PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL**  
**SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

**a) 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:

- (i) Publicação do extrato do contrato, no prazo máximo de 20 (vinte) dias úteis após a assinatura do CONTRATO;
- (ii) Inclusão nas leis orçamentárias do MUNICÍPIO (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;

**b) Providências Preliminares.** A ORDEM DE INÍCIO também é dependente do atendimento prévio pelas CONCESSIONÁRIAS 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 do Consórcio - 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;



**PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL**  
**SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

- (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;
- (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 pelas CONCESSIONÁRIAS 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;

**c. Emissão da Ordem de Início:** Após o cumprimento integral das condições prévias para a ORDEM DE INÍCIO pelo PODER CONCEDENTE e das providências preliminares pelas CONCESIONÁRIAS, o PODER CONCEDENTE deverá emitir a ORDEM DE INÍCIO e as CONCESSIONÁRIAS deverão 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.

**7. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES**

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



**PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL  
SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

**8. DESCRIÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E RESPECTIVAS  
MEDIDAS MITIGADORAS, QUANDO APLICÁVEL:**

Para a hipótese, prevê-se a necessidade de se adequar a operação às noções de descarbonização em havendo mínima possibilidade de viabilidade econômica para a migração.

**9. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO DA  
CONTRATAÇÃO PARA O ATENDIMENTO DA NECESSIDADE A QUE SE  
DESTINA:**

Diante do exposto neste Estudo Técnico Preliminar, a contratação 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 contratação.

A fiscalização do novo contrato deverá ser efetuada por equipe que possua a experiência necessária para a gestão e acompanhamento de contratos de serviços que são objeto deste contrato.

**10. CLASSIFICAÇÃO NOS TERMOS DA LEI Nº 12.527/2011:**

A contratação ora pretendida exige ou não exige classificação em ultrassecreta, secreta ou reservada, nos termos da Lei nº 12.527/2011, uma vez que não há qualquer elemento de subsunção a exceção de plena publicidade e transparência.

**Nome completo do agente público responsável pela elaboração do documento**

(cargo/função e setor)

(Matrícula)

**OU**



**PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL**  
**SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

**Nome completo do membro da equipe de planejamento responsável pela elaboração do documento**

(cargo/função e setor)

(Matrícula)

(Representante da área demandante)