

ANEXO II

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

1. INTRODUÇÃO

No Município de Patrocínio/MG, como em praticamente todas as cidades brasileiras, há um aumento constante do número de veículos automotores, o que vem trazendo consequências negativas para a mobilidade urbana, fluidez e a segurança do trânsito, bem como para o estacionamento, particularmente em regiões centrais e comerciais da cidade.



Legenda

até 2.056 veículos

até 4.007 veículos

até 9.512 veículos

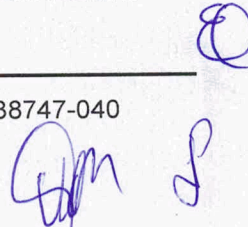
mais que 9.512 veículos

O objetivo principal é organizar o estacionamento público e o fluxo de veículos, permitindo maior fluidez no trânsito, evitando a circulação de veículos de forma extremamente lenta e contínua à procura de vagas para estacionamento.

Será possível notar a melhora quanto a acessibilidade das pessoas ao comércio, dinamizando-o e reduzindo o número de pequenos acidentes na via pública.

2. INFORMAÇÕES BÁSICAS

Área Requisitante: Secretaria Municipal de Segurança Pública, Trânsito e Transportes – SESTRAN.



3. SERVIÇO A SER ADQUIRIDO

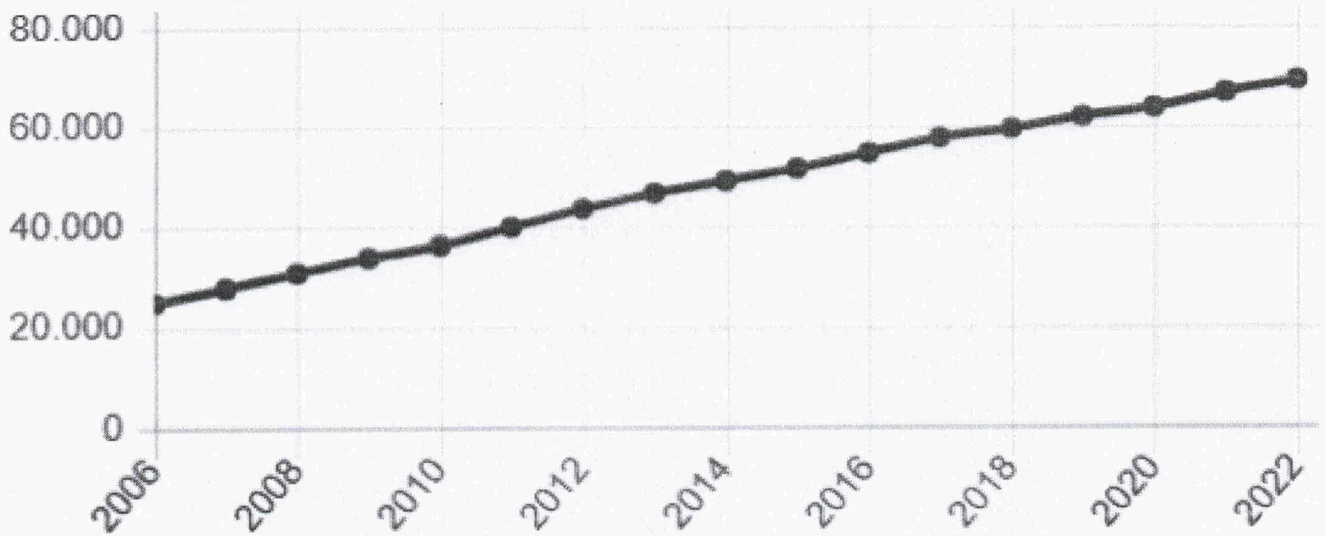
Contratação de empresa sob o regime de outorga de concessão onerosa para a prestação de serviços de implantação, operação, gestão, controle e manutenção de sistema eletrônico informatizado e automatizado para controle e aferição do uso remunerado de vagas de estacionamento rotativo de veículos em vias e logradouros públicos da cidade de Patrocínio/MG.

4. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA AQUISIÇÃO

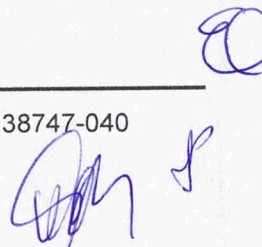
Observa-se no Município de Patrocínio, como em praticamente todas as cidades brasileiras, um aumento constante do número de veículos automotores, o que vem trazendo consequências negativas para a mobilidade urbana, fluidez e a segurança do trânsito, bem como, para o estacionamento, particularmente em regiões centrais e comerciais da cidade.

O Código de Trânsito Brasileiro atribui aos municípios a responsabilidade de planejar, executar e manter programas, projetos e serviços, objetivando a fluidez e a segurança do trânsito. Foi instituído pela Lei Municipal nº 4.960/17, no município de Patrocínio/MG, o Sistema de Estacionamento Rotativo Pago para controle de estacionamento de veículos automotores em vias e logradouros públicos, objetivando permitir que vários veículos possam ocupar a mesma vaga ao longo do dia, democratizando o uso do espaço público em áreas onde o espaço é escasso.

Tem-se por dados do IBGE e do Ministério da Infraestrutura que, no ano de 2022, Patrocínio possuía 68.858 veículos, sendo que esse número mais do que dobrou nos últimos 15 anos.



Já o DETRAN/MG, apresenta cálculo mais detalhado, com resultado levemente inferior, de 65.001 veículos no ano de 2024.



Frotas Circulantes

Área de Abrangência: PATROCINIO

Tipo Veículo	Quantidade	Tipo Veículo	Quantidade
Automóvel:	34.051	C. Trator:	588
Caminhonete:	7.544	Caminhão:	2.195
Camioneta:	1.630	Ciclomotor:	568
Experiência:	2	Microônibus:	272
Motocicleta:	11.450	Motoneta:	2.892
Reboque:	1.925	S.Reboque:	683
Side-car:	3	Tr. Rodas:	7
Triciclo:	33	Utilitário:	658
Ônibus:	512		
Total Geral:			65.001

A Lei de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sendo que o Plano de Mobilidade Urbana de Patrocínio/MG já se encontra em execução.

Mas, para que os espaços sejam efetivamente democratizados, é necessário que o Município de Patrocínio adote novas providências que venham proporcionar soluções eficazes objetivando o conforto e a segurança para os usuários das áreas públicas de estacionamento e por consequência para as empresas localizadas nas regiões, especialmente aquelas das atividades de comércio, e prestadores de serviços em geral.

O estacionamento regulamentado rotativo pago, em vias e logradouros públicos, é um poderoso instrumento de gestão de trânsito, enquanto ordenador do uso do solo viário urbano. A ausência desse serviço demonstrou a ocupação total das vagas nas áreas do denominado hipercentro, gerando transtornos aos motoristas e consequente aumento do trânsito naqueles locais.

Essa é a melhor opção de que dispõe as cidades que desejam efetivamente resolver o problema da carência de vagas de estacionamento em regiões comerciais e de serviços. Esta opção é largamente utilizada em todo o mundo e de diversas maneiras

Diante destes problemas e considerando os altos investimentos necessários para a modernização do sistema, a política de concessão dos serviços, objetiva alcançar bons níveis de profissionalização e eficiência dos serviços públicos, sendo a melhor solução encontrada pelo Município de Patrocínio para a implementação dos serviços de gerenciamento do estacionamento.

A concessão far-se-á necessária para atender às necessidades pertinentes à mobilidade urbana, proteção



no trânsito, bem como permitir a acessibilidade das pessoas ao comércio de forma mais cômoda, levando em consideração os idosos e deficientes através da implantação de uma tecnologia avançada que promova formas diferenciadas de pagamento, conforto e certeza de controle da rotatividade, acrescentando maior credibilidade aos usuários dos estacionamentos públicos do Município de Patrocínio-MG.

5. REQUISITOS DA CONCESSÃO

Este estudo técnico preliminar tem como objeto a implantação do sistema de estacionamento rotativo pago, e cujo sistema seja executado por meio de aplicação de tecnologia avançada, que promova formas diferenciadas de pagamento, conforto e certeza de controle da rotatividade, acrescentando maior credibilidade aos usuários dos estacionamentos públicos do Município de Patrocínio/MG, além de favorecer a mobilidade urbana, proporcionar uma maior democratização dos espaços públicos e, conseqüentemente, uma rotatividade de veículos organizada que é benéfica tanto para os usuários, como para o comércio localizado nas áreas em que estes se encontram.

A política de implantação de estacionamentos públicos rotativos tem como finalidade organizar a circulação, paradas e estacionamentos dos veículos por meio de projetos que visam disponibilizar vagas em locais estratégicos, evitando a circulação desnecessária dos mesmos nas áreas mais críticas, a fim de assegurar mobilidade e permitir que pessoas, bens e serviços cheguem ao destino desejado.

O custo do estacionamento rotativo é um preço público que se paga pelo uso do espaço viário. Para elaboração do estudo de viabilidade econômica, foram considerados todos os custos inerentes à implantação e operacionalização dos serviços e respectivo provisionamento de receitas, onde foi considerado o prazo de 5 (cinco) anos de exploração dos serviços, garantindo, com isso, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, o interesse público do Município, de forma a não inibir o uso do estacionamento rotativo privado pago, que pode muitas vezes corresponder ao emprego cuja administração do Município tem o compromisso de promover sua geração, tomando-se crucial garantir a modicidade e a finalidade social das tarifas visando os mesmos princípios e, também, visando à rotatividade das vagas, fazendo cumprir a finalidade do estabelecimento e a regulamentação de estacionamento rotativo em vias públicas. A presente concessão é em caráter de exclusividade, pois o custo de implantação, operação, gestão, controle, manutenção por parte da concessionária e eficiência na fiscalização da concedente, justificam a exclusividade.

6. RELAÇÃO ENTRE A DEMANDA PREVISTA E A QUANTIDADE DE CADA ITEM

Esse item é usado para justificar as quantidades dos itens da solução a contratar, definir e documentar o método para a estimativa das quantidades a serem contratadas; utilizar informações das contratações anteriores, se for o caso; incluir nos autos as memórias de cálculo e os documentos que lhe dão suporte, sendo que essas últimas se encontram anexas a este Edital.

A concessionária deverá atender o objeto anteriormente exposto entregando o serviço em perfeitas condições, incluindo os requisitos mínimos de qualidade. O Município através de licitação na modalidade Concorrência escolherá a proposta mais vantajosa, de forma que no julgamento será adotado exclusivamente como critério de classificação o de maior oferta de repasse mensal, tendo como valor mínimo a quantia de 20% do faturamento bruto.

Assim, considerando que se trata de uma concessão de um serviço não fracionável não há possibilidade de fazer estimativa da quantidade a ser contratada e descrever o item, porque se a concessionária não entregar o serviço completo não atenderá o objeto do contrato.



Em síntese, é 1 (uma) contratação de empresa sob o regime de outorga de concessão onerosa para gestão e exploração dos estacionamentos rotativos de veículos nas vias e logradouros públicos no Município de Patrocínio/MG.

7. LEVANTAMENTO DE MERCADO

Levando em consideração que se trata da contratação de um serviço especial de suma importância para inúmeros setores do Município a concessão é a opção mais vantajosa, uma vez que a Administração Pública não terá nenhum gasto para “estruturar” o Estacionamento Rotativo, apenas lucratividade.

Ademais, é perceptível que o estacionamento regulamentado rotativo pago, em vias e logradouros públicos é um poderoso instrumento de gestão de trânsito, enquanto ordenador do uso do solo viário urbano. A ausência desse serviço demonstrou a ocupação total das vagas nas áreas do denominado hipercentro, gerando transtornos aos motoristas e consequente aumento do trânsito naqueles locais.

Esta é a melhor opção de que dispõe as cidades que desejam efetivamente resolver o problema da carência de vagas de estacionamento em regiões comerciais e de serviços, sendo tal opção largamente utilizada em todo o mundo e de diversas maneiras.

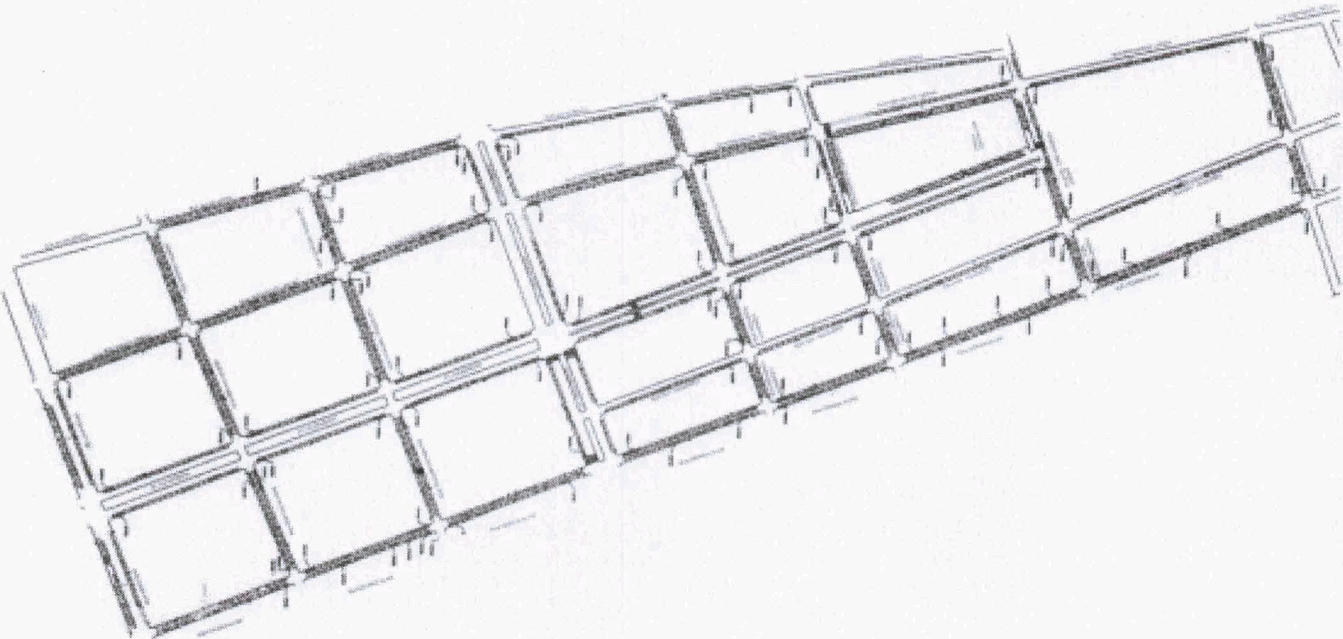
Este estudo leva em questão os valores de modo a alinhar a oferta e demanda por vagas nas áreas de maior movimentação urbana. O valor da tarifa contribuirá para melhorar a rotatividade, assegurando o uso mais eficiente do espaço público, conforme previsto na Lei Federal nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade), que incentiva políticas públicas que promovam a mobilidade urbana sustentável.

Com esta tarifa a administração pública busca manter um sistema viável e acessível aos usuários, respeitando as diretrizes estabelecidas pelo Tribunal de Contas, que exige uma justificativa técnico-econômica para qualquer alteração em serviços tarifados.

Adotando o valor de R\$ 2,50 (dois reais e cinquenta centavos) para veículos quatro rodas e de R\$ 1,50 (um real e cinquenta centavos) para veículo duas rodas, visa minimizar o impacto inflacionário acumulado ao longo dos anos, o qual vem atingindo outras concessões em municípios circunvizinhos, conforme os índices econômicos, como o IPCA (Índice de Preços ao Consumidor Amplo), que indicam a perda de poder aquisitivo da moeda e o consequente aumento dos custos operacionais e de manutenção do sistema.

8. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

Em decorrência das diferentes soluções e sistemas de estacionamento existentes no mercado e levando em consideração os requisitos técnicos específicos vislumbrados para a complexidade do serviço almejado, inicialmente se decidiu pela divisão nas vias e logradouros públicos cujas localidades se verificaram ser essenciais para a implementação do sistema:



Foram constatadas nesta análise 1.166 (um mil, cento e sessenta e seis) vagas para veículos de 04 ou 03 rodas; e 656 (seiscentos e cinquenta e seis) vagas para ciclomotores nas 02 (duas) áreas do estacionamento rotativo pago, totalizando, portanto, 1.822 (um mil, oitocentos e vinte e duas) vagas.

Do total de vagas, 5% (cinco por cento) serão destinadas aos idosos e 2% (dois por cento) às pessoas com deficiência, dificuldade de locomoção, ou com autismo; e mais aquelas que no decorrer da operação a Municipalidade houver por bem implantar.

Por se tratar de um serviço que pode ter, se bem administrado e operado, um considerável retorno financeiro, verificou-se que é possível que o poder concedente exija, das eventuais interessadas, o pagamento de um percentual a título de outorga da concessão, com fulcro no que permite o art. 15, inciso II, da Lei Federal 8.987/95:

Art. 15. No julgamento da licitação será considerado um dos seguintes critérios:

(...)

I- a maior oferta, nos casos de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão

A solução escolhida atenderá às necessidades da população, trazendo maior segurança no trânsito, melhoria na mobilidade urbana, bem como comodidade aos cidadãos, através do estacionamento rotativo que garantirá o acesso mais tranquilo ao comércio.

9. PARCELAMENTO DE ITENS

Vejamos, a justificativa deste item: “a decisão de dividir ou não a solução em parcelas precisa ser justificada. O parcelamento da solução refere-se à licitação realizada por item, sempre que o objeto for divisível, não haja prejuízo da solução, permita ampla participação de licitantes.

Portanto, levando em consideração que não se trata de um serviço fracionável não haverá



parcelamento/agrupamento de itens.

10. DECLARAÇÃO DA VIABILIDADE DA CONCESSÃO

Dispõem os arts. 30 e 175 da Constituição Federal de 1988:

Art. 30. Compete aos Municípios:

(..)

V - Organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial; (...)

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos

O regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto nos dispositivos constitucionais acima mencionados é regulado pela Lei Federal 8.987/1995, que define as modalidades de concessão através do inciso II do art. 2º, vejamos:

Art. 2º (...) II- concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

De forma mais específica, o art. 2º da Lei Federal nº 9.074/95, editada no mesmo dia da Lei Federal nº 8.987/95, veda à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios executarem obras e serviços públicos por meio de concessão ou permissão, sem lei que os autorize e fixe os respectivos termos. Assim, o ato do Poder Executivo previsto no art. 5º da Lei de Concessões e Permissões Públicas não substitui a lei autorizadora da concessão, sendo tal ato necessário para a complementação da norma legal, justificando o transpasse do serviço ou da obra ao concessionário.

Não é por outra razão que se faz essencial a aprovação de lei para que haja a concessão dos serviços de gestão de estacionamento, visando inclusive atender ao que dispõe a Lei Federal nº 9.503/97, denominada Código de Trânsito Brasileiro, que determina no inciso X do art. 24, o seguinte:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

(...)

X - Implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

Pela sistemática normativa, no âmbito municipal, incumbe ao Chefe do Poder Executivo local a iniciativa de apresentar o Projeto de Lei ao Poder Legislativo, para criação e organização dos órgãos e serviços da Administração Pública, inclusive visando a autorização para que a prestação possa ser licitada, por concorrência, no regime de concessão.

Diante da necessidade da criação de um novo sistema de estacionamento rotativo em vias, áreas e logradouros públicos no Município de Patrocínio/MG, bem como frente à necessidade da autorização legislativa para fins de licitar e outorgar a concessão dos serviços do referido sistema, o Prefeito Municipal promoveu com sua equipe técnica a avaliação de qual seria o melhor modo não só para a prestação dos



serviços ao objetivo em tela, fincados na eficiência e finalidade, mas ainda qual seria a forma para se obter a contratação do prestador de tais atribuições, ou seja, de uma concessionária, observando a legalidade, a competitividade, a vantajosidade e, especialmente, atendendo de forma mais apropriada aos interesses públicos inerentes.

A aquisição apresenta-se viável, pois, trata-se de concessão, não havendo, assim, custos para o Município, apenas retorno financeiro.

11. ANÁLISE DE RISCOS DA CONCESSÃO

É importante ressaltar que o risco da concessão é de baixo impacto, considerando os dados apresentados e demais anexos.

12. IMPACTOS AMBIENTAIS

Comunica-se que não há possíveis impactos ambientais de grande impacto. A mobilidade urbana é inevitável. É possível auferir uma diminuição na emissão de gases poluentes em detrimento da redução dos veículos circulando à procura de vagas.

13. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

A solução escolhida, como dito, atenderá às necessidades da população, do trânsito, do comércio e da mobilidade urbana. É certo que com esta concessão, o comércio terá mais rendimento, o trânsito se tornará mais leve e as pessoas com deficiência e os idosos, principalmente, terão mais comodidade ao estacionar.

Patrocínio/MG, 06 de setembro de 2024.

Maria José Pereira – RESP 06457

Erika Rodrigues da Silva Oliveira – RESP 04937

Equipe de Planejamento e Contratação da SESTRAN

VILSON BADISTA PINHEIRO PERES

Secretário Municipal de Segurança Pública, Trânsito e Transportes

Gestor do Contrato