

PARTE 2 – PRINCIPAIS REQUISITOS À PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS

Seção III – Projeto Básico

Consulta Pública

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO	2
2. ANTECEDENTES	2
3. CARACTERIZAÇÃO DO SIT/RMB	3
4. OBJETO DA LICITAÇÃO	8
5. GESTÃO INSTITUCIONAL.....	8
6. REGULAÇÃO	8
7. BENS, INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS	9
8. PESSOAL.....	9
9. PARÂMETROS OPERACIONAIS.....	9
10. PARÂMETROS ECONÔMICO-FINANCEIROS	9
11. SISTEMA DE CONTROLE OPERACIONAL	9
12. SISTEMA DE INDICADORES DE DESEMPENHO DOS SERVIÇOS	10
13. SISTEMA DE ATENDIMENTO AO PÚBLICO.....	10
14. PLANO DE SEGURANÇA, EMERGÊNCIA E CONTINGÊNCIA	10
15. CRONOGRAMA FÍSICO PRÉ-OPERACIONAL.....	11
16. ANEXOS.....	11

Anexo A.III – Relatório da Modelagem Econômico-financeira da Concessão

Anexo B.III – Bens Vinculados ao SIT/RMB

Anexo C.III – Sistema de Controle Operacional

Anexo D.III – Parâmetros Operacionais

Anexo E.III – Parâmetros Econômico-financeiros

Anexo F.III – Legislação Estadual Específica

Anexo G.III – Cronograma Físico Pré-operacional

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1 - Área de abrangência operacional do SIT/RMB	6
FIGURA 2 - Componentes de Infraestrutura Física do SIT/RMB.....	7

ÍNDICE DE QUADRO

QUADRO 1 - Descrição dos Corredores do Centro Expandido de Belém.....	4
---	---

1. APRESENTAÇÃO

Esta Seção e seus Anexos objetivam apresentar os elementos necessários e suficientes à caracterização dos serviços objeto de contratação, abrangendo principalmente: (i) o Relatório de Modelagem Econômico-financeira da concessão de serviços do Sistema Integrado de Transporte Metropolitano (SIT/RMB), o qual atesta a viabilidade do objeto desta contratação; (ii) a relação dos bens vinculados ao SIT/RMB e dos bens integrantes dos contratos de concessão; (iii) as especificações do Sistema de Controle Operacional (SCO); (iv) os parâmetros operacionais e econômico-financeiros dos serviços objeto de contratação e (vi) a legislação estadual específica aplicável.

2. ANTECEDENTES

A Região Metropolitana de Belém (RMB) localizada no Estado do Pará, Brasil, com população de aproximadamente 2,5 milhões de habitantes, (IBGE, 2019) cerca de 1/3 da população do Estado do Pará, é composta pelos municípios de Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Bárbara do Pará, Santa Izabel do Pará e Castanhal e desempenha um importante papel na socioeconomia paraense, visto que concentra em torno de 30% do PIB paraense.

Diversos problemas de interesse comum aos municípios e característicos das regiões metropolitanas brasileiras podem ser identificados na RMB, com destaque para as sérias dificuldades enfrentadas por sua população, quanto à mobilidade interna. O aumento no fluxo de transporte, fruto do crescimento populacional e do alto incremento na frota veicular, aliado à ausência de um sistema eficiente de transporte público por ônibus e das poucas alternativas viárias de ligação metropolitana, tem agravado as condições de circulação na RMB, fazendo com que, usuários do sistema de transporte público, já dispendam até 5 (cinco) horas diárias em deslocamentos casa-trabalho-casa¹.

A operação do atual sistema convencional de transporte coletivo metropolitano, com grande quantidade de linhas radiais superpostas nos principais corredores (Rodovia BR-316 e Avenida Almirante Barroso) circulando juntamente com o tráfego geral, contribui à degradação acelerada do sistema.

O Governo do Estado do Pará, no intuito de enfrentar o problema, lançou as diretrizes para a implantação do SIT/RMB, tronco alimentado e operado por ônibus, por meio do Projeto Ação Metrôpole, que se originou com a realização de planos e estudos elaborados em cooperação técnica com o Governo do Japão, através da Agência de Cooperação Internacional do Japão [*Japan International Cooperation Agency – JICA*], agente financeiro dos componentes de infraestrutura deste projeto.

Esses estudos resultaram, em 1990, no Plano Diretor de Transporte Urbano da RMB (PDTU), atualizado em 2000; e, em 2002, no Estudo de Viabilidade Econômica de Projetos para o Melhoramento do Sistema de Transporte na Região Metropolitana de Belém (EVPDTU), atualizado em 2010, o qual analisou e quantificou a viabilidade econômico-financeira de todo o empreendimento, incluindo a implantação da infraestrutura e a operação dos serviços do SIT/RMB.

¹ Tempo estimado considerando a rede de transporte atual, a velocidade média e a frequência do sistema de transporte na hora de pico, para usuários que residem em áreas periféricas dos municípios de Ananindeua, Marituba e Benevides.

Amparado no (EVPDTU), em 4 de setembro de 2012 foi firmado o Contrato de Empréstimo Internacional n.º BZ-P20 entre o Governo do Japão, através da JICA, e o Estado do Pará, destinado ao financiamento da execução de serviços de consultoria e à implantação de obras civis do SIT/RMB.

No âmbito do referido contrato, foram realizadas as seguintes Licitações Públicas Internacionais (LPIs), sob condução do Núcleo de Gerenciamento de Transporte Metropolitano (NGTM) e em conformidade com as *Guidelines* da Agência Financiadora, as quais resultaram nos correspondentes contratos vigentes financiados por meio do Contrato de Empréstimo n.º BZ-P20:

I. LPI n.º 001/2013-NGTM e respectivo Contrato n.º 002/2014-NGTM, de 3 de fevereiro de 2014, destinado à execução de serviços de consultoria geral à elaboração de estudos e projetos, gerenciamento geral e supervisão de obras do SIT/RMB; e

II. LPI n.º 001/2017-NGTM e respectivo Contrato n.º 011/2021-NGTM, de 16 de setembro de 2021, destinado à execução do remanescente de obras do SIT/RMB, incluindo a implantação do seu Sistema de Controle Operacional.

Em relação aos produtos resultantes do Contrato n.º 002/2014-NGTM, destacam-se os estudos e projetos operacionais e econômico-financeiros dos serviços do SIT/RMB, os quais atestaram a viabilidade do objeto desta contratação e resultaram no relatório constante do “Anexo A.III – Relatório de Modelagem Econômico-financeira da Concessão”.

3. CARACTERIZAÇÃO DO SIT/RMB

Instituído por meio da Lei Estadual n.º 9.056, de 20 de maio de 2020, o SIT/RMB foi concebido com vistas a racionalizar a operação do sistema de transporte público por ônibus no principal corredor de transporte da RMB (Rodovia BR-316, Avenida Almirante Barroso), com a criação de linhas troncais de maior capacidade, conectadas através dos terminais de integração às linhas alimentadoras, ligando o município de Belém aos municípios de Ananindeua, Marituba e Benevides, os quais totalizam 88,34% da população metropolitana (IBGE, 2019) (Figura 1).

Além das linhas troncais e alimentadoras do SIT/RMB, operam nessa região linhas convencionais que não serão tronco-alimentadas, em virtude de não apresentarem o mesmo itinerário das linhas troncais e, portanto, não utilizarão as faixas exclusivas na Rodovia BR-316, nem entrarão nos terminais de integração.

A infraestrutura física do SIT/RMB, de propriedade do Estado do Pará e apresentada no “Anexo B.III – Bens Vinculados ao SIT/RMB”, abrange, principalmente, Terminais de Integração; Estações de Passageiros; Garagem Metropolitana e Garagens das Concessionárias; Frota de ônibus; Sistema de Controle Operacional (SCO); Centro de Controle Operacional (CCO) e Via com Faixa Exclusiva aos ônibus das linhas troncais (Figura 2).

O eixo estrutural do SIT/RMB é composto pela Rodovia BR-316 (km 0 a 10,7) e Avenida Almirante Barroso. Na Rodovia BR-316, principal via de entrada na RMB, serão implantadas uma faixa exclusiva por sentido, junto ao canteiro central, em pavimento rígido, com ultrapassagem nas estações, por onde circularão os ônibus do serviço troncal; além de 3 faixas por sentido, em pavimento flexível para o tráfego geral; ciclovias e calçadas, arborizadas em ambos os lados da via.

A integração físico-tarifária terá, como principais polos, 2 (dois) terminais: Terminal de Integração Ananindeua e Terminal de Integração Marituba, localizados respectivamente no

km 6,5 e km 10,7 da Rodovia BR-316, ambos dotados de plataformas de embarque e desembarque, área administrativa, estacionamento, bicicletário, área de estocagem e sala de descanso para pessoal de operação.

Esses terminais serão acessados pelas linhas troncais, através de Passagens Inferiores, evitando interferências no tráfego geral da Rodovia BR-316. Em frente ao Terminal de Integração Ananindeua também será implantado um viaduto com 4 pétalas que possibilitará a ligação deste com a Rua Ananim e os Conjuntos Cidade Nova, além do acesso de linhas alimentadoras ao terminal e retornos na Rodovia BR-316.

Contígua ao Terminal de Integração Marituba, pela parte posterior, será implantada a Garagem Metropolitana, destinada à guarda, abastecimento, limpeza e manutenção dos ônibus que operam nas linhas troncais, reduzindo assim a distância “morta” e evitando a circulação desses veículos em vias inadequadas.

Ao longo dos 10,7 km da Rodovia BR-316, serão implantados 13 (treze) pares de Estações de Passageiros, 1 (um) par por cada sentido da via, os quais terão bilheteria, controle de acesso e embarque em nível. Os pares de Estações de Passageiros serão acessadas através de passarelas dotadas de rampas e escadas, executando 2 (dois) pares de Estações de Passageiros, totalizando 26 (vinte e seis), localizados no Centro de Ananindeua, que terão acesso no nível do solo.

Na Avenida Almirante Barroso, o SIT/RMB irá utilizar 3 (três) pares de Estações de Passageiros, além de 1 (uma) no ponto de retorno em São Braz, totalizando 7 (sete), sendo 2 (duas) próximas à Avenida Tavares Bastos, 2 (duas) em frente ao Bosque Rodrigues Alves, 2 (duas) próximas à Avenida Humaitá e 1 (uma) na Praça da Leitura. Nessa Avenida, serão realizadas melhorias de sinalização e geometria.

Os corredores do Centro Expandido de Belém, apresentados no Quadro 1, receberão melhorias na sinalização de faixas preferenciais, para permitir maior eficiência na circulação das linhas troncais expressas.

QUADRO 1 - Descrição dos Corredores do Centro Expandido de Belém

Corredor	Vias
José Malcher – Ver-o-Peso	Avenida Governador José Malcher, Avenida Visconde de Souza Franco, Avenida Marechal Hermes, <i>Boulevard</i> Castilhos França, Avenida Portugal, Rua Ignácio Guilhon, Avenida 16 de Novembro, Avenida Almirante Tamandaré, Rua Gama Abreu, Avenida Serzedelo Corrêa, Avenida Gentil Bittencourt, Avenida José Bonifácio, Avenida Almirante Barroso.
Conselheiro – João Diogo	Avenida Governador José Malcher, Travessa Castelo Branco, Avenida Conselheiro Furtado, Travessa Padre Eutíquio, Rua João Diogo, Avenida 16 de Novembro, Avenida Conselheiro Furtado, Avenida Roberto Camelier, Rua dos Mundurucus, Avenida José Bonifácio, Avenida Almirante Barroso.

O edifício do CCO do SIT/RMB está sendo executado na Avenida Augusto Montenegro, km 10, na área do Centro Administrativo do Estado ao lado da Empresa de Tecnologia de Informação e Comunicação do Estado do Pará (PRODEPA), destina-se ao monitoramento e controle da operação dos serviços do SIT/RMB através do SCO a serem executados pelas Concessionárias, pela Agência de Transporte Metropolitano (AGTRAN/PA) e por agentes públicos de trânsito e segurança, no âmbito de suas competências.

Os serviços de transporte público do SIT/RMB compreendem os Serviços Troncal e Alimentador e suas respectivas linhas integradas. O Serviço Troncal abrange 4 (quatro) linhas troncais expressas e 2 (duas) linhas troncais paradoras; e o Serviço Alimentador é constituído

de 21 (vinte e uma) linhas Alimentadoras.

Esse conjunto de linhas tronco-alimentadas foi dimensionado para atendimento à demanda estimada de 187.000 (dezoito e oitenta e sete mil) passageiros/dia útil, operando com integração físico-tarifária nos Terminais de Integração e Estações de Passageiros do SIT/RMB, os quais serão administrados, operados e mantidos individualmente pelas Concessionárias de cada lote contratado, e, de forma compartilhada, a Garagem Metropolitana.

Consulta Pública

FIGURA 1 - Área de abrangência operacional do SIT/RMB

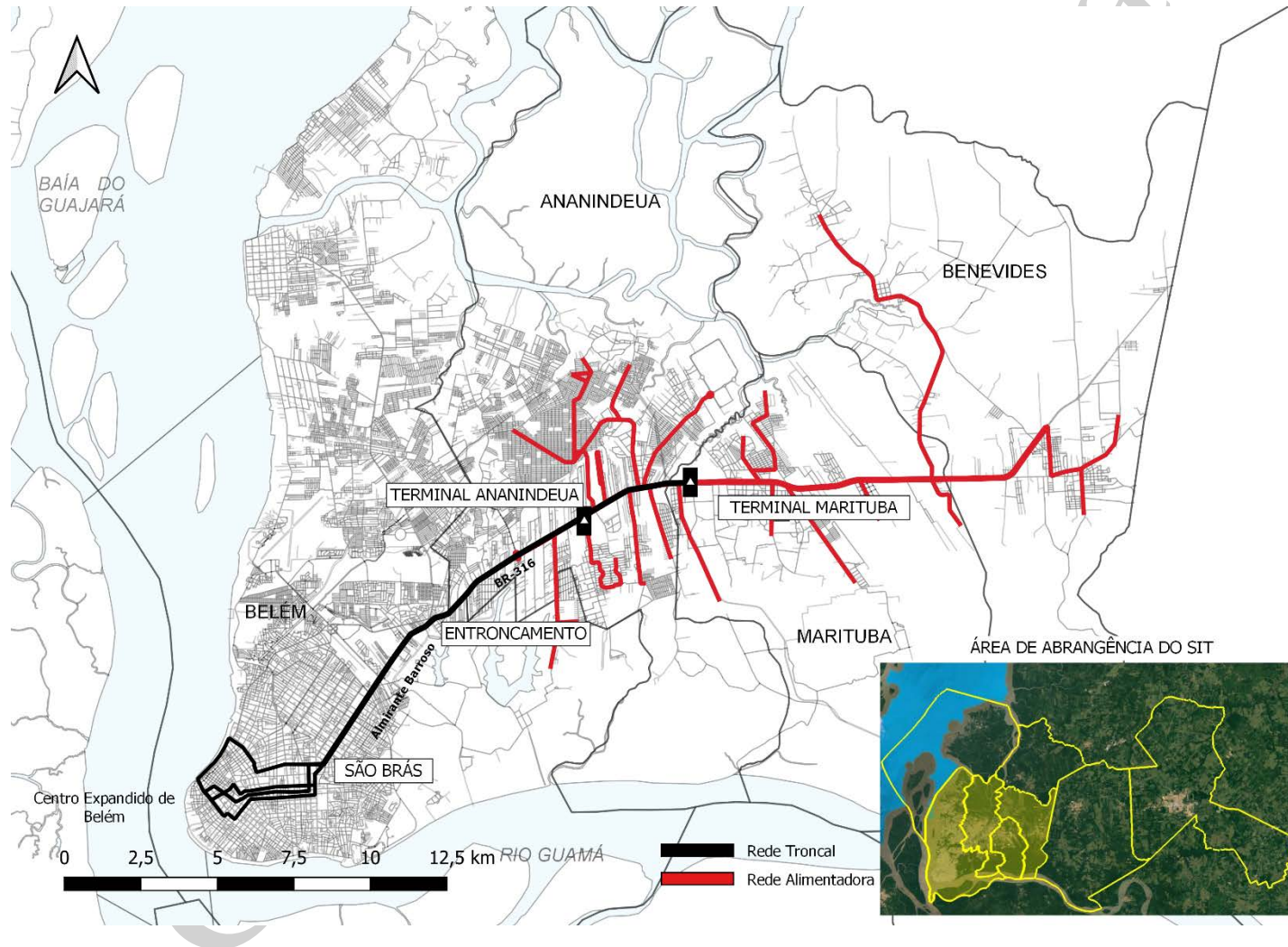
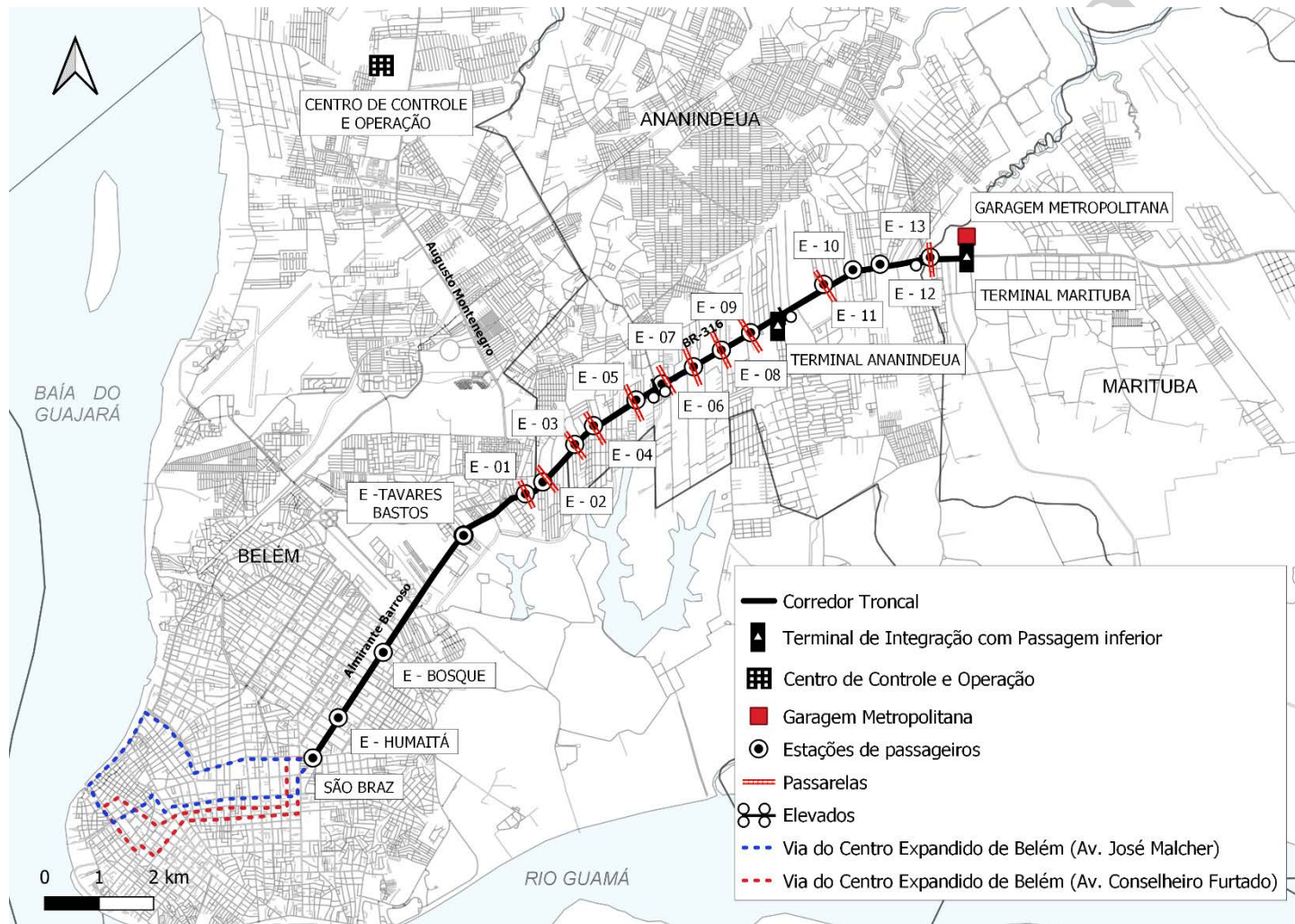


FIGURA 2 - Componentes de Infraestrutura Física do SIT/RMB



4. OBJETO DA LICITAÇÃO

A Licitação, dividida em 2 (dois) Lotes de Serviços (“Lote de Serviços 1: Ananindeua” e “Lote de Serviços 2: Marituba”), tem como objeto a execução dos seguintes serviços do SIT/RMB, abrangendo todos os recursos necessários e suficientes para tal execução:

I. Programação, operação, supervisão e controle operacional dos Serviços Integrados de Transporte Público Metropolitano (Serviços Troncal e Alimentador), incluindo a aquisição de ônibus, operacional e reserva, à operação desses serviços e a aquisição ou locação de garagem à frota do Serviço Alimentador;

II. Administração, operação, manutenção, vigilância e segurança patrimonial, limpeza e conservação da Garagem Metropolitana, bem vinculado ao SIT/RMB e de propriedade do Estado, abrangendo componentes do SCO instalados nesses bens pelo Estado.

III. Aquisição, instalação, operação e manutenção de componentes do SCO (embarcados nos ônibus e fixos nas Garagens, Terminais de Integração e Estações de Passageiros) e descritos no “Anexo C.III - Sistema de Controle Operacional”, sob responsabilidade, conforme o caso, de cada Concessionária ou de ambas as Concessionárias por meio de Sociedade de Propósito Específico (SPE); e

IV. Implantação, administração, operação e manutenção da Câmara de Compensação Tarifária (CCT), compartilhada entre os Delegatários do SIT/RMB.

As linhas dos Serviços Troncal e Alimentador e a respectiva frota, relativas a este Lote de Serviços, estão descritas no “Anexo D.III – Parâmetros Operacionais”.

Os Bens Integrantes do Contrato e os Bens Vinculados ao SIT/RMB estão disciplinados no “Anexo B.III – Bens Vinculados ao SIT/RMB”.

Os componentes do SCO estão especificados no “Anexo C.III – Sistema de Controle Operacional”.

As Concessionárias dos Lotes de Serviços 1 e 2 deverão se organizar em uma única pessoa jurídica, na forma de SPE, com o objeto social compatível à execução dos serviços e atividades relativos aos itens II, III e IV.

5. GESTÃO INSTITUCIONAL

A gestão institucional do SIT/RMB será exercida pela Agência de Transporte Metropolitano (AGTRAN/PA), Autarquia criada por meio da Lei Estadual n.º 9.049, de 29 de abril de 2020, com a finalidade de planejar, regular, delegar, operar, controlar e fiscalizar os serviços e infraestrutura física e operacional do SIT/RMB. E, segundo o artigo 6.º da Lei Estadual n.º 9.056, de 20 de maio de 2020, o Estado do Pará exercerá suas competências relativas ao SIT/RMB, inclusive as delegadas por outros entes públicos, por meio da AGTRAN/PA.

6. REGULAÇÃO

Conforme o objeto contratual, as Concessionárias, isoladas ou associadas em SPE, sujeitam-se aos atos normativos do Poder Concedente, não se limitando àqueles constantes do “Anexo F.III – Legislação Estadual Específica” abaixo relacionados:

I. Lei n.º 9.049, de 29 de abril de 2020, que cria a AGTRAN/PA;

II. Lei n.º 9.056, de 20 de maio de 2020, que institui o SIT/RMB, dispõe sobre sua composição, objetivos, administração, política tarifária, regime de exploração das infraestruturas física e operacional;

III. Lei n.º 9.219, de 8 de maio de 2021, que dispõe sobre os critérios para fixação, reajuste e revisão da tarifa pública aplicável aos serviços de linhas troncais e alimentadoras do SIT/RMB, na forma do art. 249, inciso V, da Constituição do Estado do Pará;

IV. Minutas de Resoluções AGTRAN/PA, constantes do “Anexo F.III – Legislação Estadual Específica”.

7. BENS, INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS

Cada Concessionária, isolada ou associada em SPE, conforme o caso, deverá dispor de todos os bens, instalações e equipamentos, necessários e suficientes à plena execução do respectivo Contrato, em especial aqueles estabelecidos no “Anexo B.III – Bens Vinculados ao SIT/RMB” e no “Anexo C.III – Sistema de Controle Operacional” do Edital, excetuando-se aqueles sob responsabilidade do Estado expressa no Edital.

8. PESSOAL

As Concessionárias, isoladas ou associadas em SPE, conforme o caso, deverão dispor de pessoal específico, em quantidade e em qualificação necessárias e suficientes para atuação nas seguintes principais áreas (mas não limitada a essa relação), à plena execução do respectivo objeto contratado, observados os acordos coletivos de categorias e legislação trabalhista e correlata, aplicáveis às diversas categorias:

- I. Programação e operação de linhas de serviços de transporte público por ônibus;
- II. Manutenção de ônibus tipo Padron e Convencional;
- III. Administração, operação e manutenção de garagens de ônibus;
- IV. Operação de bilheterias;
- V. Operação e manutenção de componentes do SCO do SIT/RMB, incluindo o SBD;
- VI. Operação e manutenção de Sistema de Atendimento ao Público;
- VII. Gestão financeira do SIT/RMB; e
- VIII. Gestão do contrato de concessão.

9. PARÂMETROS OPERACIONAIS

Esta Seção, em seu “Anexo D.III – Parâmetros Operacionais”, apresenta, dentre outras, os principais parâmetros operacionais à prestação dos serviços pela Concessionária, relativos às linhas troncais e alimentadoras do Lote de Serviços 1: Ananindeua do Lote de Serviços 2: Marituba.

10. PARÂMETROS ECONÔMICO-FINANCEIROS

Esta Seção, em seu “Anexo E.III – Parâmetros Econômico-financeiros”, apresenta, dentre outras, os principais parâmetros econômico-financeiros à prestação dos serviços pelas Concessionárias, isoladas ou associadas em SPE, abrangendo, dentre outros aspectos, a fixação, o reajuste e a revisão da Tarifa de Remuneração; a alocação de riscos da Concessão e o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

11. SISTEMA DE CONTROLE OPERACIONAL

Cada Concessionária, isolada ou associada em SPE, conforme o caso, deverá instalar, operar e manter componentes do SCO, ao longo de toda a vigência do respectivo Contrato, conforme especificado no “Anexo C.III – Sistema de Controle Operacional”.

12. SISTEMA DE INDICADORES DE DESEMPENHO DOS SERVIÇOS

Na execução do monitoramento dos serviços delegados, o Poder Concedente deverá adotar Sistema de Indicadores de Desempenho para avaliar, segundo critérios objetivos e quantitativos, o cumprimento de normas gerais e de padrões de serviço e o desempenho técnico e operacional dos Delegatários, conforme consta do artigo 26 da Lei Estadual n.º 9.056, de 20 de maio de 2020.

Consta do “Anexo F.III – Legislação Estadual Específica” a Resolução AGTRAN/PA n.º xx/2022, que estabelece os Indicadores do Sistema de Indicadores de Desempenho dos Serviços Delegados do SIT/RMB.

13. SISTEMA DE ATENDIMENTO AO PÚBLICO

Cada Concessionária deverá implantar, operar e manter um Sistema de Atendimento ao Público (SAP), com o objetivo de prestar atendimento aos usuários do SIT/RMB e à população em geral no fornecimento de informações, recepções e respostas a reclamações, críticas e sugestões; assim como de permitir ao Poder Concedente o acompanhamento desses processos, abrangendo no mínimo:

- I. Portal na *Internet* com a veiculação de informações sobre os serviços delegados, incluindo opções de linhas, horários e preços para o atendimento de deslocamentos entre origens e destinos pesquisados pelo usuário;
- II. Serviço de Atendimento via telefone, aplicativo e mensagens, todos gratuitos; e
- III. Balcão de Atendimento Presencial no terminal de integração [...] [*“Ananindeua”, em caso do Lote 1; e “Marituba”, em caso do Lote 2*].

O Portal na *Internet* deverá oferecer ao público as seguintes facilidades, no mínimo:

- I. Consulta do trajeto das linhas mediante descrição das vias e mapas;
- II. Consulta de linhas que atendam pólos de atração de viagens, quando abrangidos pelo SIT/RMB, tais como hospitais e escolas;
- III. Consulta da tabela de horários por linha;
- IV. Consulta de linhas e serviços em função da informação de local de origem e local de destino da viagem;
- V. Divulgação de informações e orientações em geral sobre os meios de acesso ao SBD;
- VI. Divulgação de notícias relevantes dos serviços do SIT/RMB, como mudanças de linhas e horários; e
- VII. *Link* para recepções e respostas a reclamações, críticas e sugestões.

Tanto o serviço de atendimento presencial no terminal de integração [*“Ananindeua”, em caso do Lote 1; e “Marituba”, em caso do Lote 2*] quanto o serviço de atendimento via telefone gratuito deverão ocorrer, no mínimo, de segunda-feira a sexta-feira, de 8h00 às 18h00. Além desse canal, deverão ser disponibilizados aos usuários:

- I. Interface web com acesso via *internet* e portal mobile; 24 horas por dia; e
- II. Plataforma interativa no aplicativo de mensagem de 6h00 às 23h00.

14. PLANO DE SEGURANÇA, EMERGÊNCIA E CONTINGÊNCIA

Cada Concessionária deverá conceber, implantar e operar um Plano de Segurança, Emergência e Contingência (PSEC), conforme cronograma constante do “Anexo GIII –

Cronograma Físico Pré-operacional”, com o objetivo de prover um conjunto de diretrizes e informações visando à adoção de procedimentos logísticos, técnicos e administrativos, estruturados de forma a propiciar uma resposta rápida e eficiente em situações de risco, assim como de permitir ao Poder Concedente o acompanhamento desses procedimentos, abrangendo no mínimo:

- I. Objetivos;
- II. Definições;
- III. Caracterização da área de abrangência do Plano;
- IV. Identificação de potenciais cenários de emergências e hipóteses acidentais;
- V. Estrutura organizacional;
- VI. Acionamento do plano;
- VII. Procedimentos emergenciais, incluindo os canais de comunicação com os usuários e demais agentes envolvidos;
- VIII. Recursos humanos e materiais;
- IX. Treinamento;
- X. Atualização, avaliação e manutenção;
- XI. Divulgação;
- XII. Integração, quando couber, com Planos correlatos;
- XIII. Formulário de Registro de Ocorrências, Relatórios e Formulários de Atendimento Telefônico;
- XIV. Listagem de acionamento de Órgãos e Listagem de Telefones de Emergência; e
- XV. Protocolo e Instruções de Trabalho.

O PSEC deverá prever, no mínimo, procedimentos relativos às seguintes situações:

- I. Falha e pane veicular;
- II. Acidentes de trânsito;
- III. Assalto no interior dos Ônibus e/ou nas edificações sob responsabilidade exclusiva da Concessionária (garagens da Concessionária) ou sob responsabilidade compartilhada entre Concessionárias (Garagem Metropolitana);
- IV. Incêndio no interior dos Ônibus e/ou nas edificações sob responsabilidade exclusiva da Concessionária (Garagem(ns) da Concessionária) ou sob responsabilidade compartilhada entre Concessionárias (Garagem Metropolitana);
- V. Falha e pane em componentes do SCO sob responsabilidade exclusiva da Concessionária ou da SPE; e compartilhada entre elas; e
- VI. Interrupção na faixa exclusiva das linhas troncais e/ou em vias integrantes dos itinerários das linhas troncais e alimentadoras.

15. CRONOGRAMA FÍSICO PRÉ-OPERACIONAL

O início da operação dos Serviços dar-se-á de forma experimental (Operação Experimental) por um período de 60 (sessenta) dias, condicionado ao cumprimento das atividades relacionadas no “Anexo G.III – Cronograma Físico Pré-operacional”.

16. ANEXOS

- Anexo A.III – Relatório da Modelagem Econômico-financeira da Concessão
- Anexo B.III – Bens Vinculados ao SIT/RMB
- Anexo C.III – Sistema de Controle Operacional
- Anexo D.III – Parâmetros Operacionais
- Anexo E.III – Parâmetros Econômico-financeiros
- Anexo F.III – Legislação Estadual Específica
- Anexo G.III – Cronograma Físico Pré-operacional

Consulta Pública