

SEGUNDO MANUAL DE OPERAÇÃO DOS
TRANSPORTES PÚBLICOS DE PASSAGEIROS
POR ÔNIBUS DA REGIÃO METROPOLITANA
DO RECIFE -METPP/RMR
-FEV/91-

PORTARIA Nº 020/91

O Diretor Presidente da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos-EMTU/Recife, no uso de suas atribuições, e

CONSIDERANDO o disposto no Decreto nº 14.846, de 28 de fevereiro de 1991, que aprovou o REGULAMENTO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS DE PASSAGEIROS DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE,

CONSIDERANDO a necessidade de se detalhar os procedimentos operacionais indispensáveis ao adequado funcionamento do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife, adequando-os aos termos do aludido Decreto,

CONSIDERANDO que tais procedimentos foram objeto de discussão e aprovação pelo Conselho Metropolitano de Transportes Urbanos - CMTU,

R E S O L V E:

Art. 1º - Fica aprovado o Manual de Operação dos Transportes Públicos de Passageiros da Região Metropolitana do Recife - MSTPP/RMR, que a esta acompanha.

Art. 2º - Determinar que esta Portaria entre em vigor na data de 1º de março de 1991.

Art. 3º - Revogam-se as disposições em contrário.

Recife, 1º de março de 1991


DIRETOR PRESIDENTE

a) ADRIMON DE QUEIROZ BEZERRA CAVALCANTI

SEGUNDO MANUAL DE OPERAÇÃO DOS TRANSPORTES
PÚBLICOS DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS DA
REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE - MSTPP/RMR.

FEV/91

ÍNDICE

CAPÍTULO	I - DAS DEFINIÇÕES	1
CAPÍTULO	II - CONCEPÇÃO DO STPP/RMR	5
SEÇÃO	I - SISTEMA ESTRUTURAL INTEGRADO-SEI	5
SEÇÃO	II - SISTEMA COMPLEMENTAR	8
CAPÍTULO	III - SISTEMA VIÁRIO E DE CIRCULAÇÃO	9
SEÇÃO	I - SISTEMA VIÁRIO - SV	9
SEÇÃO	II - SISTEMA DE CIRCULAÇÃO - SC	9
CAPÍTULO	IV - OPERAÇÃO DO STPP/RMR	14
SEÇÃO	I - CONCEPÇÃO BÁSICA DA OPERAÇÃO DO STPP/RMR	14
SEÇÃO	II - PROGRAMAÇÃO DA OPERAÇÃO	14
SEÇÃO	III - PROGRAMAÇÕES ESPECIAIS	20
SEÇÃO	IV - OPERAÇÃO DAS LINHAS	20
CAPÍTULO	V - TARIFAÇÃO	23
SEÇÃO	I - ÍNDICE DE PASSAGEIROS POR QUILOMETRO - IPK ..	23
SEÇÃO	II - CUSTO MÉDIO POR QUILOMETRO - CUSTO/KM	24
CAPÍTULO	VI - ISENÇÕES, ABATIMENTOS E INCENTIVOS TARIFÁRIOS	35
CAPÍTULO	VII - FISCALIZAÇÃO	37
SEÇÃO	I - FISCALIZAÇÃO E CONTROLE DA OPERAÇÃO	37
SEÇÃO	II - VISTORIA DE FROTA E GARAGENS	38
SEÇÃO	III - SELAGEM DAS CATRACAS	40
SEÇÃO	IV - AUTUAÇÕES	43

CAPÍTULO I

DAS DEFINIÇÕES

1 - Para entendimento deste Manual serão consideradas as seguintes definições:

I - Área de Influência - espaço físico no entorno dos principais locais de origem e/ou destino dos passageiros de determinada linha;

II - Catraca - equipamento utilizado no interior dos veículos, para registrar a quantidade de passageiros que embarcam pela porta traseira dos mesmos;

III - Centro Expandido do Recife - a área da cidade do Recife delimitada pela linha litorânea do Oceano Atlântico e pelos centros secundários de Afogados, Encruzilhada, Parque Amorim e Complexo de Salgadinho, para onde convergem as demais Áreas de Atuação ou Influência;

IV - Código da Linha - numeração que identifica a Linha, seu tipo e o Corredor em que a mesma opera;

V - Corredor - via ou conjunto de vias pertencentes à Rede de Transporte Coletivo, para onde convergem várias Linhas;

VI - Custo Médio por Quilômetro (Cr\$/Km) - relação onde o numerador é o somatório do Custo Operacional, do Imposto Sobre Serviços-ISS, e da Remuneração por Serviços Técnicos-RST, e onde o denominador é a Quilometragem Total;

VII - Custo Operacional - despesas das empresas operadoras com a produção dos serviços;

VIII - Demanda - quantidade de passageiros transportados no Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife-STPP/RMR, registrados na Catraca de cada ônibus;

IX - Eixos Radiais - Corredores que integram subúrbios ou outras cidades ao Centro Expandido do Recife;

X - Eixos Perimetrais - vias que interceptam e interligam os diversos Eixos Radiais;

XI - Extensão Morta - distância de ida e volta entre a garagem e o Terminal da Linha;

XII - Extensão Útil - distância de ida e volta ao Terminal percorrendo o Itinerário da Linha;

XIII - Faixa Exclusiva para Ônibus - faixa de uma via utilizada apenas por ônibus;

XIV - Faixa Horária - cada um dos períodos do dia, a serem definidos pela EMTU/Recife;

XV - Fora Pico - intervalo de tempo considerado para a prestação dos serviços, excluído o pico;

XVI - Frota - conjunto de veículos de uma mesma modalidade;

XVII - Frota Cadastrada - número de veículos registrados na EMTU/ Recife;

XVIII - Frota Programada - número de veículos necessário para operação dos serviços;

XIX - Frota Reserva - diferença entre a Frota Cadastrada e a Frota Programada, utilizada para suprir eventuais deficiências na Frota em operação, de forma a garantir a execução do serviço programado e para a manutenção dos veículos;

XX - Frota Total Programada - soma da Frota estabelecida na Ordem de Serviço de Operação-OSO para operação dos serviços com a Frota Reserva;

XXI - Intervalo - unidade de tempo entre duas saídas consecutivas de veículos de uma mesma linha, na execução dos serviços;

XXII - Intervalo Médio - média das unidades de tempo entre duas saídas consecutivas de veículos, na execução dos serviços;

XXIII - Itinerário - trajeto predeterminado percorrido na execução dos serviços de transporte;

XXIV - Linha - conjunto de características físico-operacionais dos Serviços Convencionais, Alimentadores e Complementares de determinada modalidade, executados segundo regras operacionais próprias, através de Itinerários e Terminais previamente estabelecidos;

XXV - Linha Alimentadora - tem como característica principal a alimentação total ou parcial de uma ou mais Linhas de maior capacidade;

XXVI - Linha Circular - tem um único Terminal e sem Ponto de Retorno, e cujos Itinerários de ida e volta são distintos;

XXVII - Linha Diametral - tem extremidades em bairro, subúrbio ou periferia, itenera até outra localidade da RMR, passando pelo Centro do Recife, utilizando Itinerários distintos de ida e volta;

XXVIII - Linha Integrada - possui mecanismos físico-operacionais e/ou tarifários que facilitam a transferência dos seus usuários para outra Linha, indepedentemente da modalidade de transporte;

XXIX - Linha Noturna "Bacurau" - tem saídas do Ponto de Retorno

entre 0 (zero) e 4 (quatro) horas da manhã;

XXX - Linha Radial - tem extremidade em bairro, subúrbio ou periferia e itinera até o Centro do Recife;

XXXI - Linha Transversal - tem extremidades em localidades distintas, e não passa pelo Centro do Recife;

XXXII - Local de Alimentação - Ponto de Parada predeterminado pela EMTU/Recife, onde se dará a integração dos passageiros objetivando seus deslocamentos;

XXXIII - Número de Ordem do Veículo - número que identifica os veículos de cada empresa operadora;

XXXIV - Ordem de Serviço de Operação (OSO) - documento emitido pela EMTU/Recife definindo os parâmetros operacionais a serem obedecidos pelas empresas operadoras, na exploração das Linhas;

XXXV - Passageiro Equivalente - diferença entre o total de passageiros transportados, os que possuem gratuidades e, na proporção do abatimento, os que possuem abatimentos; $P_T - P_G - P_A = 756$

XXXVI - Passageiro Equivalente Estimado (PEE) - produto da variação entre o Passageiro Equivalente, transportado em um período do ano em curso e no mesmo período do ano anterior, pelo Passageiro Equivalente, transportado no ano anterior correspondente ao período que se deseja obter;

XXXVII - Pico - intervalo de tempo considerado para a prestação dos serviços, no qual a Demanda é máxima;

XXXVIII - Ponto de Máxima Demanda - local onde os veículos passam com o maior número de passageiros;

XXXIX - Ponto de Parada - local do Itinerário predeterminado para embarque e/ou desembarque de passageiros;

XL - Ponto de Retorno - local do Itinerário onde se dará o retorno ao Terminal;

XLI - Posto de Controle - local predeterminado pela EMTU/Recife, para o controle da operação dos serviços;

XLII - Quilometragem Morta - produto da Frota pela Extensão Morta;

XLIII - Quilometragem Morta Programada - produto da Frota Programada pela Extensão Morta;

XLIV - Quilometragem Total - soma da Quilometragem Útil e da Quilometragem Morta;

XLV - Quilometragem Total Programada (QTP) - soma da Quilometragem Útil estabelecida na OSO e da Quilometragem Morta;

- XLVI - Quilometragem Útil - produto da Frota pela Extensão útil;
- XLVII - Quilometragem Útil Programada - produto da Frota Programada pela Extensão útil;
- XLVIII - Tempo de Rotação - Intervalo de tempo necessário para o ônibus percorrer o Itinerário da Linha;
- XLIX - Terminal - ponto extremo de um Itinerário, onde se dá o início e o término das Viagens;
- L - Terminal de Integração - espaço físico onde os usuários são transferidos de uma Linha para outra;
- LI - Velocidade Média - média das velocidades de cada Viagem, incluindo o tempo para embarque e desembarque de passageiros;
- LII - Via Alimentadora - via ou conjunto de vias pertencente à Rede de Transporte Coletivo que faz ligação entre núcleos populacionais e um Corredor;
- LIII - Via Exclusiva para Ônibus - via destinada ao uso exclusivo do ônibus;
- LIV - Viagem - percurso cumprido por cada veículo, na forma estabelecida pela EMTU/Recife, desde a saída do ponto inicial até a chegada ao ponto final;
- LV - Viagem Especial - Viagem determinada pela EMTU/Recife, para atender Demanda específica, nos Serviços Convencionais;
- LVI - Viagem Extra - realizada eventualmente em acréscimo aos horários predeterminados;
- LVII - Viagem Expressa - realizada sem paradas ao longo do Itinerário;
- LVIII - Viagem Semi-Expressa - realizada com um número reduzido e predeterminado de paradas ao longo do Itinerário;
- LVIX - Viagem de Reforço - realizada sistematicamente para melhorar a oferta de serviço, em parte do Itinerário de uma Linha;

ABE

CAPÍTULO II

CONCEPÇÃO DO STPP/RMR

1 - O Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife-STPP/RMR será composto por dois sistemas distintos que se complementam:

I- O Sistema Estrutural Integrado - SEI;

II - O Sistema Complementar.

SEÇÃO I - SISTEMA ESTRUTURAL INTEGRADO-SEI

1 - O SEI será voltado para o transporte de massa, permitindo aos usuários integrações que possibilitem aos mesmos transitarem por todo o sistema, através do pagamento de uma única passagem, sendo sua configuração final constituída por Eixos Radiais, Perimetrais e Linhas Alimentadoras.

2 - Os tipos de integração entre os diversos modos e eixos do SEI serão:

2.1 - Integração Física - corresponderá à transferência física do usuário de uma Linha ou modo de transporte para outra Linha ou modo de transporte, dando-se em estações situadas nos cruzamentos dos Eixos Radiais com os Eixos Perimetrais e nos Locais de Alimentação.

2.2 - Integração Operacional - corresponderá à coordenação dos horários das operações dos eixos com os das Linhas Alimentadoras, visando possibilitar uma espera mínima, por parte dos usuários, na troca de Linha ou modo de transporte.

2.3 - Integração Tarifária - permitirá ao usuário, através de um único pagamento de passagem, utilizar várias Linhas e/ou modos de transportes, realizando todo o trajeto desejado.

3 - Os Eixos Radiais de transporte de massa, operados por veículos de grande capacidade como trólebus, trem e metrô, serão aqueles previstos nos subitens 3.1 a 3.6 e aqueles outros que vierem a ser constituídos por necessidade da operação do STPP/RMR.

3.1 - Corredor Sul - o tronco sul da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, que interligará a Cidade do Recife à Cidade do Cabo, apresentando como pontos intermediários as Estações de Afogados, Castelo Branco, Boa Viagem, Prazeres, Ângelo de Souza, Pontezinha, Ponte dos Carvalhos, Parada Santo

Inácio e Parada Ilha.

3.1.1 - Os pontos das integrações deste eixo com o SEI, afora a Estação de Cinco Pontas no Centro do Recife, situar-se-ão na Estação de Prazeres com o IV Eixo Perimetral; na Estação de Afogados com o II Eixo Perimetral e o Corredor metroviário; e no seu cruzamento com o futuro III Eixo Perimetral (Av. Recife).

3.2 - Corredor Oeste - será constituído pelo metrô de superfície, interligando a Cidade do Recife à Cidade do Jaboatão dos Guararapes, ramificando-se em Coqueiral, até o Terminal Antônio Farias-TIP, apresentando como pontos intermediários as Estações de Joana Bezerra, Afogados, Ipiranga, Mangueira, Santa Luzia, Werneck, Barro, Tejipió, Coqueiral, Cavaleiro, Floriano, Engenho Velho, Alto do Céu e Curado.

3.2.1 - Este Corredor deverá ter o ramal Coqueiral-TIP estendido até São Lourenço da Mata, com a implantação de uma estação Terminal na Área central dessa cidade e uma estação em Timbi/Camaragibe.

3.2.2 - Os pontos das integrações deste eixo com o SEI, além da Estação Recife, no Centro da Cidade, situar-se-ão na Estação Joana Bezerra com o I Eixo Perimetral; na Estação Afogados com o II Eixo Perimetral e com o Corredor ferroviário sul; na Estação do Barro com o IV Eixo Perimetral; e na Estação Santa Luzia com o futuro III Eixo Perimetral (Av. Recife).

3.3 - Corredor Av. Caxangá - será constituído de um eixo de transporte de massa sobre pneus de média capacidade, operado pelo trólebus na faixa exclusiva da Av. Caxangá, interligando o Centro do Recife ao Terminal de Integração da Av. Caxangá, com estações na Praça do Derby e no Largo João Alfredo.

3.3.1 - Este Corredor deverá ser estendido até a futura estação em Timbi/Camaragibe, integrando-se ao Corredor metroviário.

3.3.2 - Os pontos das integrações deste eixo com o SEI, situar-se-ão na futura Estação do Derby com o I Eixo Perimetral; na futura Estação João Alfredo com o II Eixo Perimetral; em estação de troca no IV Eixo Perimetral (Contorno do Recife); e em San Martin no III Eixo Perimetral.

3.4 - Corredor Av. Norte - será constituído de um eixo de transporte de massa sobre pneus de média capacidade, operado por trólebus, interligando o Centro do Recife ao Terminal de Integração da Macaxeira, localizado no final da Av. Norte, e que deverá ser remanejado para as proximidades do IV Eixo Perimetral (Contorno do Recife).

3.4.1 - Os pontos das integrações deste eixo com o SEI situar-se-ão na Estação da Macaxeira, futuramente no Contorno do Recife, com o IV Eixo Perimetral; em estação de transferência, no Torreão, para integração com o I Eixo Perimetral; em estação de transferência no cruzamento com o II Eixo Perimetral, e em

estação de transferência na altura do Largo Dom Luiz, com o III Eixo Perimetral.

3.5 - Corredor Av. Cruz Cabugá/PE-15 - será constituído de um eixo de transporte de massa sobre pneus, operado pelo trólebus, interligando o Centro do Recife, através da Av. Cruz Cabugá e Rodovia Estadual PE-15, até o cruzamento com o II Eixo Perimetral.

3.5.1 - Este Corredor deverá ser extendido, numa primeira etapa, até a Cidade do Paulista, possibilitando a sua integração com o III Eixo Perimetral e numa segunda etapa, até Igarassu, inclusive com mudança de equipamento.

3.5.2 - O ponto da integração deste eixo com o SEI situar-se-á na futura Estação da PE-15 com o II Eixo Perimetral.

3.6 - Corredor Presidente Kennedy/Anel Norte - será constituído de um eixo de transporte de massa, interligando o Centro do Recife à Estação de Timbi/Camaragibe, seguindo pela AV. Cruz Cabugá, Av. Presidente Kennedy, e Anel Norte até o IV Perimetral (Contorno do Recife).

4 - Os Eixos Perimetrais de transporte de massa de média capacidade, operados por veículos tipo padron ou similares, serão aqueles previstos nos subitens 4.1 a 4.4, podendo, por necessidade do STPP, serem criados outros.

4.1 - I Eixo Perimetral (Av. Agamenon Magalhães) - será constituído pela Av. Agamenon Magalhães e Complexo Salgadinho, interligando a Estação Joana Bezerra do metrô à Estação do Eixo Cruz Cabugá/PE-15, passando pelas Estações Derby e Torreão.

4.2 - II Eixo Perimetral (Estrada dos Remédios) - será constituído inicialmente pela ligação entre a Estação de Afogados e Praça da Convenção em Beberibe, interceptando os Corredores Av. Caxangá em João Alfredo e Av. Norte, devendo numa segunda etapa, ser prolongado até o Corredor da Av. Cruz Cabugá/PE-15 e posteriormente até a Av. Getúlio Vargas.

4.3 - III Eixo Perimetral (Av. Recife/San Martin) - incluirá a Av. Recife, a partir de Boa Viagem e a Av. San Martin cruzando a Av. Caxangá, indo atingir o bairro de Pau Amarelo na Cidade do Paulista, através da PE-22.

4.4 - IV Eixo Perimetral (Contorno do Recife) - este eixo será constituído pela Rodovia do Contorno do Recife, inicialmente interligando a Estação de Macaxeira, no Eixo Av. Norte, à Estação do Barro do metrô e interceptando a Av. Caxangá, e numa etapa seguinte, interligará a Estação de Prazeres no Corredor ferroviário sul, à Estação de Paulista.

5 - As Linhas Alimentadoras serão operadas por veículos de menor capacidade, tais como ônibus comum, microônibus e veículos

de pequeno porte.

SEÇÃO II - SISTEMA COMPLEMENTAR

1 - O Sistema Complementar será caracterizado pelo transporte de média e baixa capacidade e constituído por Linhas de atendimento direto ao usuário.

2 - Os Corredores Radiais integrantes do Sistema Complementar serão:

I - Corredor Av. Domingos Ferreira/Av. Conselheiro Aguiar/
Av. Bernardo Vieira de Melo;

II - Corredor Av. Abdias de Carvalho/BR-232;

III - Corredor Av. Rui Barbosa/Av. Rosa e Silva;

IV - Corredor Av. Beberibe;

V - Corredor Estrada de Belém/Av. Presidente Kennedy;

VI - Corredor Av. Getúlio Vargas/PE-01.

3 - Além dos corredores acima citados, farão parte do Sistema Complementar todas as demais vias utilizadas pelo STPP/RMR, não contempladas no SEI.



CAPÍTULO III

SISTEMA VIÁRIO E DE CIRCULAÇÃO

SEÇÃO I - SISTEMA VIÁRIO - SV

1 - O Sistema Viário - SV será formado pela infra-estrutura viária abrangendo as diversas modalidades de transporte relativas ao STPP/RMR (ônibus, táxi, trem e veículos de uso assemelhado).

2 - Farão parte do SV os Corredores e Vias Alimentadoras.

2.1 - De acordo com sua distribuição espacial o Corredor poderá ser:

I - Radial - liga bairros ao Centro do Recife;

II - Perimetral - liga bairros sem passar pelo Centro do Recife.

SEÇÃO II - SISTEMA DE CIRCULAÇÃO - SC

1 - O Sistema de Circulação-SC será formado por elementos que influenciarão no trânsito de pedestres e veículos, estando incluídos, entre os mesmos, os modos de transportes do STPP/RMR.

2 - O Ponto de Retorno, Ponto de Parada, Terminal, Faixa e Via Exclusiva para Ônibus, influenciarão ou serão influenciados pelo SC.

2.1 - Os Pontos de Retorno serão locais de grande concentração de passageiros, determinados pela EMTU/Recife, sendo necessário a existência dos seguintes elementos básicos para o seu bom funcionamento:

I - abrigo;

II - orientador de fila;

III - iluminação;

IV - passeio pavimentado e com largura adequada;

V - sinalização contendo o nome e Código da Linha, Itinerário ou vias principais, pelas quais passam a Linha, e

Intervalo entre Viagens.

2.2 - Os Pontos de Parada e Terminais do STFP/RMR serão determinados e implantados pela EMTU/Recife.

2.2.1 - Nos casos em que os Pontos de Parada e Terminais estiverem localizados em rodovias federais e estaduais deverá a EMTU/Recife implantá-los com a devida autorização do órgão competente.

2.3 - Os Pontos de Parada, determinados pela EMTU/ Recife, serão distanciados de acordo com a densidade populacional das Áreas adjacentes e obedecidas as restrições de circulação nas vias, devendo existir, sempre que as condições físicas permitam:

- I - sinalização indicativa;
- II - abrigo;
- III - passeio pavimentado e com largura adequada;
- IV - informações sobre a operação das Linhas que ali param.

2.3.1 - Para determinação da localização dos Pontos de Parada deverão ser observados, sempre que possível, os seguintes aspectos:

- I - uma distância mínima de 50 (cinquenta) metros dos semáforos e/ou interseções;
- II - a não existência de meio-fios rebaixados;
- III - a não existência de rampas ascendentes;
- IV - demais instruções normativas pertinentes.

2.3.2 - As distâncias entre os Pontos de Parada serão, sempre que possível, de 300 a 400 metros, para os localizados no Centro Expandido do Recife, e de 400 a 500 metros para os demais.

2.3.3 - Para a determinação dos Pontos de Parada será utilizada a sinalização através de:

- I - placa indicativa de parada de ônibus, conforme regulamentação do órgão competente, em poste de concreto (P.C.), poste de ferro (P.F.), ou poste de madeira (P.M.);
- II - pintura de faixa nas cores branca e azul, em P.C. ou P.F;
- III - montante com placa indicativa de parada de ônibus;
- IV - abrigo metálico, conforme padrão da EMTU/Recife;
- V - abrigo pré-moldado, conforme padrão da EMTU/Recife, do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem-DNER ou das

Prefeituras Municipais da RMR.

2.3.4 - Nos Pontos de Parada seletiva deverão ser colocadas placas de sinalização contendo o nome e Código das Linhas que ali param.

2.4 - Os Terminais serão locais previamente determinados pela EMTU/Recife, servindo principalmente para o controle da operação dos veículos, sendo necessária uma infra-estrutura mínima básica, para que o pessoal de operação e Fiscalização da EMTU/Recife possam cumprir satisfatoriamente as funções que lhes são atribuídas.

2.4.1 - Para o bom funcionamento dos Terminais, serão necessários os seguintes elementos básicos:

- I - sanitários;
- II - local de descanso para o pessoal de operação;
- III - local para o despachante;
- IV - cabine de controle, fiscalização e comunicação;
- V - local para alimentação;
- VI - telefone;
- VII - iluminação;
- VIII- abrigo;
- IX - local para administração do Terminal;
- X - informações sobre a operação das Linhas, tais como seus nomes e códigos, Itinerários ou vias principais pelas quais as mesmas passam e quadros de horários respectivos.

2.4.2 - Para a determinação do local adequado ao Terminal, serão consideradas as seguintes informações:

- I - frota em operação alocada em cada Linha;
- II - quantidade média diária de passageiros que embarcam no Terminal;
- III - número de Linhas que operam no Terminal;
- IV - condições físicas da área em estudo;
- V - solicitações das comunidades.

2.4.3 - De acordo com o local determinado, poderá ser construído Terminal padronizado pela EMTU/Recife, dos tipos:



I - Miniterminal com abrigo metálico;

II - Miniterminal pré-moldado;

III - Terminal rodoviário;

IV - Terminal de Integração.

2.4.4 - Os critérios que definirão a prioridade para construção dos Terminais serão:

I - existir Frota em circulação no local, superior a 5(cinco) veículos;

II - não possuir nenhuma infra-estrutura de apoio para o pessoal de operação;

III - ter condições mínimas de área e acesso;

IV - estar localizado em área de domínio público ou privado, desde que desapropriada na forma da lei específica;

V - não estar previsto remanejamento ou desativação deste Terminal;

VI - atender às solicitações da comunidade.

2.4.5 - As Áreas públicas deverão ser previamente cedidas à EMTU/Recife, através de instrumento legal competente, e por tempo indeterminado.

2.4.6 - As Áreas privadas serão previamente desapropriadas por motivo de necessidade pública.

2.4.7 - A administração dos Terminais será de exclusiva competência da EMTU/Recife, conforme previsto no Art. 7º, inciso V, do Regulamento dos Transportes Públicos de Passageiros da Região Metropolitana do Recife-RTPP/RMR, podendo esta delegar a terceiros a prestação dos serviços aludidos.

2.4.8 - Os serviços básicos inerentes à administração serão:

I - limpeza e conservação das instalações;

II - segurança;

III - conservação e manutenção de toda a sinalização e equipamentos do Terminal.

2.4.9 - Toda e qualquer atividade comercial desenvolvida na Área do Terminal, ficará restrita às determinações e critérios definidos pela EMTU/Recife.

2.5 - As Faixas Exclusivas para Ônibus poderão ser no mesmo sentido ou em sentido oposto (contra-fluxo) ao tráfego normal.

2.5.1 - As faixas referidas no subitem acima poderão ser segregadas das demais através de pintura, aplicação de calotas, tachões ou separador intransponível, no pavimento, e com sinalização horizontal/vertical adequada, de acordo com as normas estabelecidas pelos órgãos competentes.

2.6 - A solicitação da comunidade para a implantação de mobiliário urbano em qualquer ponto, dar-se-á através de correspondência, que deverá ser enviada à EMTU/Recife para a sua posterior apreciação.



CAPÍTULO IV

OPERAÇÃO DO STPP/RMR

SEÇÃO I - CONCEPÇÃO BÁSICA DA OPERAÇÃO DO STPP/RMR.

1 - O STPP/RMR por ônibus será constituído por 11(onze) Corredores Radiais orientados para o Centro do Recife.

2 - A criação de uma Linha de ônibus para o STPP/RMR será precedida de um estudo de viabilidade técnica efetuado pela EMTU/Recife, cabendo ao Conselho Metropolitano de Transportes Urbano-CMTU a aprovação da mesma, instituindo-a através de Resolução.

SEÇÃO II - PROGRAMAÇÃO DA OPERAÇÃO.

1 - Visando facilitar ao usuário a identificação da Linha a ser utilizada, a EMTU/Recife determinará um código e um nome para cada uma delas.

1.1 - O Código das Linhas será composto por três dígitos numéricos, definidos de acordo com a sua classificação e Itinerário.

1.2 - A determinação do Código das Linhas obedecerá aos seguintes critérios:

1.2.1 - Linhas Radiais e Noturnas-"Bacurau":

1º (primeiro) dígito - indicará o Corredor principal do Itinerário da Linha;

2º (segundo) dígito - indicará o trecho em que a Linha entrará e/ ou sairá do Corredor principal;

3º (terceiro) dígito - indicará o número de Linhas no trecho do Corredor principal.

1.2.2 - Linhas Transversal e Diametral:

1º (primeiro) dígito - indicará o Corredor onde a Linha terá sua origem;

2º (segundo) dígito - indicará o número de Linhas Transversal ou Diametral no Corredor onde a Linha terá sua origem;

3º (terceiro) dígito - será sempre "zero", indicando que a Linha

será Transversal ou Diametral.

1.2.3 - Linha Integrada:

1º (primeiro) dígito - indicará o Corredor beneficiado com a integração;

2º (segundo) dígito - será sempre "zero", indicando que a Linha será Integrada;

3º (terceiro) dígito - indicará o número de Linhas Integradas no Corredor beneficiado com a integração.

1.2.4 - Linha Circular:

1º (primeiro) dígito - indicará o número de Linhas Circulares;

2º(segundo) e 3º(terceiro) dígitos - serão sempre "zero", indicando que a Linha será Circular.

1.3 - As Linhas Radiais, Transversais, Diametraes, Circulares ou Noturnas-"Bacurau", que permitem integrações, obedecerão aos critérios de codificação estabelecidos em sua classificação principal.

2 - Todas as Linhas para os Serviços Convencionais, Alimentadores e Complementares, serão operadas segundo regras próprias e índices operacionais estabelecidos pela EMTU/Recife, através de Ordem de Serviço de Operação - OSO, modelo no ANEXO I, e de conformidade com o estabelecido pelo RTPP/RMR.

2.1 - A OSO indicará para cada Linha a(s) empresa(s) operadora(s) da mesma, seu código e sua denominação, constando ainda, a sua classificação, o(s) tipo(s) do(s) veículo(s) que nela deverá(ão) ser utilizado(s) para a operação, a localização com ponto de referência do Terminal e Ponto de Retorno, a data do início de sua validade e seu anel tarifário.

2.2 - Estarão na OSO também discriminados, para dias úteis, sábados e domingos, os seguintes dados operacionais programados para operação dos serviços: Frota, horário da primeira e última Viagem no Terminal e no Ponto de Retorno, número de Viagens e Quilometragem (Útil e Morta) por dia, Extensão (Útil e Morta), Faixa Horária de Pico, velocidade e Intervalo Médios, bem como os Intervalos e Tempo de Rotação por Faixa Horária.

2.3 - Além das informações citadas nos subitens acima, a OSO conterá os Itinerários da Linha, por sentido, e as observações características de sua operação.

2.4 - Conforme os índices estabelecidos na OSO, a EMTU/Recife elaborará os Quadros de Horários de Operação-QHs, modelo no ANEXO II que constituirão parte integrante da OSO, contendo o detalhamento de cada Viagem, a alocação dos veículos, do motorista e do cobrador.

3 - A alteração de qualquer índice contido na OSO deverá ser feita pela EMTU/Recife, e enviada à empresa operadora através de carta, devendo ser cumpridos os prazos estabelecidos.

4 - A criação e alteração de Itinerário de uma Linha serão orientadas por uma pesquisa de Origem/Destino, cujo resultado será uma matriz que servirá como indicadora dos principais fluxos de Demanda.

5 - A EMTU/Recife utilizará procedimentos alternativos para a criação de Linhas e alteração de Itinerários, através do seguinte roteiro:

5.1 - Para o prolongamento ou modificação de Linha existente:

I - Será verificado no campo, se o SV permitirá a modificação desejada, se a nova área a ser atendida possuirá densidade que a justifique e a possibilidade de atendimento por alguma Linha de ônibus existente que diste, à pé, no máximo 500m dessa área;

II - Será analisado se a modificação pretendida para determinada Linha oferecerá a solução mais racional, não concorrerá ou conflitará com outra Linha e não infringirá as normas do RTPP/RMR e demais instruções complementares;

III - Será calculado o acréscimo de Custo Operacional decorrente da modificação e a quantidade de passageiros necessária para cobrir esses Custos;

IV - Será estimada se a quantidade de passageiros da área a ser beneficiada atingirá os valores calculados, procedendo-se, em caso de dúvida, pesquisa para verificar com maior precisão o número desses passageiros;

V - Para a decisão final no entanto, considerar-se-á o nível de renda da área, a tarifa que a comunidade pagará, o aspecto social da linha, e o equilíbrio entre a receita e o Custo do STPP/RMR.

5.2 - Para atendimento a novos conjuntos habitacionais:

I - Será verificada a possibilidade de atendimento através de modificações de Linhas existentes, analisando-se o reflexo da nova Demanda na Linha e seus aspectos negativos para os antigos usuários;

II - Na impossibilidade de atendimento na forma descrita no inciso I, criar-se-á uma nova Linha que, em sua maioria, consistirá na ligação da comunidade com o Centro do Recife;

III - As Linhas que atenderão aos novos conjuntos habitacionais sofrerão um processo de programação sucessiva, ajustando-as à

Demanda, à medida que os mesmos estiverem sendo ocupados;

IV - A análise e decisão sobre a solução mais adequada obedecerá, ainda, aos incisos III, IV e V, subitem 5.1, deste instrumento.

5.3 - Para criação de uma nova Linha:

I - Será analisado se a nova Linha não infringirá às normas do RTPP/RMR e instruções complementares;

II - Será estabelecido um Itinerário racional para atender aos deslocamentos pretendidos.

III - Será medida a Extensão total da Linha, calculando-se para diversas situações de número de Viagens/dia e Intervalos, a Quilometragem Total diária da Linha;

IV - Será calculado o Custo Operacional desta Linha para cada situação e, com uma hipótese de tarifa (função do tipo de Linha, Extensão e tarifas de outras Linhas da área), obter-se-á a quantidade de passageiros necessária para viabilizá-la em cada situação simulada;

V - De posse da Demanda calculada e após comparação com outras Linhas assemelhadas da Área em estudo, verificar-se-á a possibilidade da existência desses passageiros;

VI - Posteriormente serão verificados os possíveis reflexos da Linha a ser criada sobre as existentes, tais como concorrência e superposição de Itinerário;

VII - Na decisão final, também serão observadas as considerações descritas no inciso V, item 5.1, SEÇÃO II deste Manual.

6 - A modificação nos índices operacionais da OSO e QHs será feita sempre que observada a necessidade de ajuste na programação das Linhas, através de monitoração da EMTU/Recife e/ou solicitações externas.

7 - O processo de elaboração ou modificação da OSO e QHs apresentará três fases distintas: a coleta de dados, a definição dos índices operacionais e a confecção da referida OSO e QHs.

7.1 - A coleta de dados será feita através de pesquisas que serão realizadas de conformidade com o detalhamento que se pretende obter, sendo as seguintes:

7.1.1 - A pesquisa de leitura de Catraca no Terminal e no Ponto de Retorno será realizada através da Ficha de Controle de Terminal, preenchida pela empresa operadora ou pela EMTU/Recife, sendo obtido o tempo de Viagem e a Demanda, por sentido, em cada Viagem da Linha.

7.1.2 - A pesquisa de ocupação em ponto intermediário da Linha será estimada visualmente, de acordo com cada tipo de equipamento, no ponto ou trecho de máxima Demanda, sendo realizada, sempre que possível, próximo a um Ponto de Parada e semáforo, informando a quantidade de passageiros sentados e em pé.

7.1.3 - A pesquisa de sobe/desce, ao longo do Itinerário da Linha, será realizada através do levantamento da quantidade de passageiros que embarcam e desembarcam em um determinado trecho ou em cada Ponto de Parada, indicando o seu comportamento e fornecendo o seu Ponto de Máxima Demanda.

7.1.4 - A pesquisa de origem/destino ao longo do Itinerário da Linha terá como resultado as mesmas informações da pesquisa de sobe/desce, complementadas pela origem e destino dos usuários ao longo de seu percurso.

7.2 - A definição dos índices operacionais será baseada nas informações obtidas através da pesquisa de Catraca, complementada por uma das demais pesquisas.

7.2.1 - O período de operação normal das Linhas estabelecido pela EMTU/Recife será de 04:00 às 24:00 horas, podendo ser alterado em função da Demanda da Linha.

7.2.1.1 - O período de operação normal das Viagens Noturnas Especiais-"Bacurau" será entre 00:00 e 04:00 horas.

7.2.2 - O número de Viagens por Faixa Horária-NVF será definido pela divisão do número de passageiros levantado no Ponto de Máxima Demanda da Linha, pela ocupação máxima do veículo admitida pela EMTU/Recife, que corresponderá ao número de passageiros sentados adicionados a um número de passageiros em pé, por metro quadrado de área livre, ou seja:

$$NVF = \frac{N^{\circ} \text{ PASSAGEIROS}}{\text{OCUPAÇÃO DO VEÍCULO}}$$

7.2.2.1 - O número de passageiros em pé por metro quadrado de Área livre considerado, pela EMTU/Recife, será 7(sete) nos horários de Pico e 5(cinco) para os horários Fora Pico.

7.2.2.2 - Entender-se-á por área livre aquela em que todos os pontos serão acessíveis a pelo menos um passageiro em pé, excetuando-se as áreas dos bancos e seus pretensos usuários, as áreas dos degraus, da Catraca, do orientador de embarque e do cofre do motor.

7.2.3 - O Intervalo-I entre Viagens por Faixa Horária será obtido dividindo-se o período de tempo correspondente à Faixa Horária, pelo número de Viagens estabelecido para a mesma, sendo expresso em minutos, ou seja:

[Handwritten signature]

$$I = \frac{\text{PERÍODO DE TEMPO}}{\text{NVF}}$$

7.2.3.1 - O Intervalo máximo entre Viagens em Linhas de frequência regular será de 30(trinta) minutos.

7.2.3.2 - Para as Linhas de pouca Demanda durante todo o dia ou Viagens Noturnas Especiais-"Bacurau" admitir-se-á Intervalos superiores a 20(vinte) minutos, devendo as mesmas operarem sob o regime de horários pré-estabelecidos.

7.2.4 - O Tempo de Rotação-TR das Linhas será definido por Faixa Horária, através da obtenção da média dos tempos de ida e volta ao Terminal, resultante das pesquisas, em cada faixa.

7.2.5 - A Frota-F será calculada através da divisão do Tempo de Rotação da Linha, incluindo 10(dez) minutos para embarque e/ou desembarque de passageiros, na Faixa Horária correspondente ao período de pico, pelo Intervalo encontrado para a referida faixa, podendo após a alocação dos veículos nos QHs, ser inferior à encontrada.

$$F = \frac{\text{TR} + 10 \text{ minutos}}{I}$$

7.3 - Na confecção da OSO serão preenchidos os dados constantes da SEÇÃO II, item 2 e seus subitens definidos conforme descrito no subitem 7.2 deste Manual, complementados por outras informações determinadas pela EMTU/Recife para operação de uma Linha.

7.3.1 - O QHs será confeccionado a partir dos Intervalos e Tempos de Rotação, por Faixa Horária, definidos na OSO, constando detalhamento das Viagens com as informações das horas de chegada e saída do Terminal e Ponto de Retorno, com a alocação dos veículos e do pessoal de operação.

7.3.1.1 - A partir do horário de início de operação serão definidos os horários de saída do Terminal, de acordo com os Intervalos de cada faixa.

7.3.1.2 - Os horários de chegada no Ponto de Retorno serão obtidos somando-se o tempo de Viagem no sentido Terminal/Ponto de Retorno, ao horário de saída do Terminal.

7.3.1.3 - Os horários de saída do Ponto de Retorno serão obtidos somando-se cinco minutos aos horários de chegada no mesmo.

7.3.1.4 - Os horários de chegada no Terminal serão obtidos somando-se aos horários de saída do Ponto de Retorno o tempo de Viagem no sentido Ponto de Retorno/Terminal.

7.3.1.5 - Na alocação dos veículos e do pessoal de operação

serão levados em consideração os dispositivos pertinentes da Consolidação das Leis do Trabalho-CLT e dissídios coletivos, além de um Intervalo mínimo entre as saídas dos veículos para a próxima Viagem, que será de 5 (cinco) minutos.

8 - A extinção de linhas dar-se-á de conformidade com o estabelecido no Art. 17 do RTPP/RMR.

SEÇÃO III - PROGRAMAÇÕES ESPECIAIS

1 - Os esquemas especiais de Linhas de ônibus serão definidos pela EMTU/Recife, para atender a dois grupos com situações distintas:

I - eventos com grandes concentrações populares;

II - dias ou períodos de Demanda atípica, diferente dos dias úteis, sábados e domingos normais.

1.1 - No primeiro grupo estarão caracterizados eventos, tais como vestibular, carnaval, clássicos de futebol, shows em ginásios e logradouros públicos, festas populares, dias de Natal e Ano Novo, e Linhas de praia em domingos e feriados de verão.

1.1.1 - Nessas ocasiões, os esquemas montados visarão facilitar o acesso e retorno do evento, constituindo no reforço das Linhas que já trafegam pelo local e, eventualmente, na criação de novas Linhas ou Viagens Especiais.

1.2 - No segundo grupo, ou seja, dias de Demanda atípica, estarão caracterizados eventos, tais como período de férias escolares (julho, janeiro e fevereiro), feriados parciais, dias de chuvas torrenciais e temporadas de praia.

1.2.1 - Nesses dias ou períodos, as Linhas envolvidas operarão com Quadros de Horários Especiais, nos quais o número de Viagens e Frota serão adequados à nova situação de Demanda, tomando-se como base experiências anteriores e atendendo-se a requisitos mínimos de Intervalos, de forma a não penalizar os usuários.

SEÇÃO IV - OPERAÇÃO DAS LINHAS

1 - A EMTU/Recife estabelecerá, para cada Linha, a OSO e os QHs que serão enviados às empresas operadoras contendo as informações citadas no item I, SEÇÃO II, deste CAPÍTULO, necessárias para a operação das Linhas.

2 - As OSOs e QHs estabelecidos pela EMTU/Recife deverão ser cumpridos pelas empresas operadoras, de conformidade com o instituído no RTPP/RMR e instruções complementares pertinentes.

- 3 - Quando necessário, a EMTU/Recife poderá determinar que as Viagens sejam Expressas, Semi-expressas, Extras ou de Reforço.
- 4 - A operação das Linhas iniciar-se-á nos Terminais, com o embarque de passageiros, e com a primeira saída do veículo no horário estabelecido pela EMTU/Recife.
- 5 - A operação das Linhas encerrar-se-á nos Terminais, com o desembarque de passageiros transportados na última Viagem.
- 6 - Em casos excepcionais, a critério exclusivo da EMTU/Recife, o início e término da operação das Linhas ocorrerão em locais distintos ao Terminal.
- 7 - Nos Pontos de Retorno, os veículos deverão parar o tempo suficiente para o embarque e/ou desembarque de passageiros, dando-se suas partidas imediatas quando ocorrerem as seguintes situações: —
- I - a lotação do veículo estiver completa;
 - II - outro ônibus da mesma Linha chegar ao local;
 - III - a fiscalização da EMTU/Recife determinar;
 - IV - o tempo parado for igual a cinco minutos e não houver passageiros para embarque e/ou desembarque.
- 8 - Ao longo do percurso da Linha os ônibus não poderão parar fora dos locais predeterminados pela EMTU/Recife, mesmo quando solicitados pelos usuários.
- 9 - No embarque, os usuários pagarão a tarifa da Linha em espécie ou bilhetes, devendo nos casos de isenções ou abatimentos, identificarem-se junto ao cobrador ou motorista.
- 10 - Nos casos previstos em lei, será permitido o acesso de usuários aos ônibus sem o devido pagamento das passagens.
- 11 - Nos Pontos de Retorno não será cobrada uma nova tarifa ao usuário que desejar prosseguir Viagem.
- 12 - Nos Terminais das Linhas serão preenchidas Fichas de Controle de Terminal, modelo no ANEXO III, que conterão as informações relativas à operação diária das mesmas.

13 - Caberá à EMTU/Recife controlar a operação do STPP/RMR por ônibus, através da Fiscalização, garantindo o cumprimento do estabelecido pela mesma.

14 - A monitoração da operação das Linhas será realizada através da Fiscalização da EMTU/Recife ou de pesquisas, de modo a garantir o equilíbrio entre a oferta e a Demanda de transporte.

15 - As Linhas Integradas serão programadas com horários coordenados, de modo a oferecer ao usuário condições adequadas de conforto e tempo mínimo de espera para embarque no próximo veículo.

16 - A operação dos serviços deverá iniciar com os veículos devidamente limpos externamente.

17 - Durante a operação dos serviços, os veículos deverão ser limpos internamente.

CAPÍTULO V

TARIFICAÇÃO

1 - As tarifas das Linhas de ônibus serão definidas em função de uma estrutura de anéis tarifários.

2 - As tarifas dos ônibus do STPP/RMR serão determinadas pelo CMTU, baseando-se nos cálculos apresentados pela EMTU/Recife.

3 - O cálculo tarifário será resultado da divisão entre o valor obtido para o Custo Médio por Quilômetro-Custo/Km e o índice de Passageiros por Quilômetro-IPK determinados na SEÇÃO I e II, deste CAPÍTULO.

$$\text{TARIFA} = \frac{\text{CUSTO/Km}}{\text{IPK}}$$

SEÇÃO I - ÍNDICE DE PASSAGEIROS POR QUILOMETROS-IPK

1 - O IPK será obtido através da divisão do Passageiro Equivalente Estimado-PEE pela Quilometragem Total Programada-QTP.

$$\text{IPK} = \frac{\text{PEE}}{\text{QTP}}$$

2 - O Total de Passageiros Transportados-TPT será obtido através da diferença dos registros final e inicial das Catracas, contidos na Ficha de Controle de Terminal e Boletim de Controle de Passageiros, modelo nos ANEXO III e ANEXO IV.

$$\text{TPT} = \text{CATRACA FINAL} - \text{CATRACA INICIAL}$$

3 - As Fichas de Controle de Terminal serão preenchidas conforme consta do CAPÍTULO IV - OPERAÇÃO DO STPP/RMR e enviadas à EMTU/Recife, conforme calendário determinado pela mesma.

4 - O Boletim de Controle de Passageiros conterá o número de passageiros transportados por veículos, o número total de passes estudantis e vales-transporte, por tipo, além de gratuidades, todos por Linha e por dia.

5 - As informações enviadas pelas empresas operadoras sobre o número total de passageiros transportados e o número de passageiros com abatimento e gratuidades serão comparados com os dados obtidos pela EMTU/Recife.

5.1 - Na existência de diferença entre os dados a que se refere o caput deste item, prevalecerão os valores da EMTU/Recife.

SEÇÃO II - CUSTO MÉDIO POR QUILOMETRO - CUSTO/Km

1 - O Custo Médio por Quilômetro será obtido através da planilha de custo, definida pela EMTU/Recife, composta por duas parcelas:

I - Custo Variável-CV;

II- Custo Fixo-CF.

$$\text{CUSTO/Km} = \text{CV} + \text{CF}$$

2 - O Custo Variável, que depende da quilometragem percorrida pela Frota, será composto pelos seguintes itens:

I - combustível;

II - óleos e lubrificantes;

III- rodagem;

IV - peças e acessórios.

3 - O Custo Fixo, que independe da quilometragem percorrida pela Frota, expresso inicialmente em veículo por ano, será composto dos seguintes itens:

I - depreciação;

II - remuneração;

III- despesas com pessoal de operação e manutenção;

IV - despesas administrativas.

3.1 - Após a obtenção do Custo Fixo, através da soma dos custos de depreciação, remuneração, despesas com pessoal de operação e manutenção e despesas administrativas, expresso em veículos por ano, será dividido pelo Percurso Médio Anual-PMA para obtenção do Custo Fixo por Quilômetro, a partir do qual será somado ao CV, o que resultará no Custo Médio por Quilômetro.

3.2 - O PMA será resultado da relação onde o numerador será a soma dos produtos das quilometragens dos dias úteis pelo número

de dias úteis do ano, quilometragens dos sábados pelo número de sábados, quilometragens dos domingos pelo número de dias de domingos, e o denominador será a frota máxima anual.

4 - As parcelas do Custo Variável correspondentes a combustível e óleos e lubrificantes serão obtidas pelo produto do índice de consumo por quilômetro de cada item e pelo seu preço unitário.

COMBUSTÍVEL = ÍNDICE DE CONSUMO DE COMBUSTÍVEL x PREÇO DO COMBUSTÍVEL

ÓLEOS E LUBRIFICANTES = ÍNDICE DE CONSUMO DE ÓLEOS E LUBRIFICANTES x PREÇO DE ÓLEOS E LUBRIFICANTES

4.1 - O índice de consumo de combustível será obtido através da divisão entre o consumo médio diário e a Quilometragem Total Programada-QTP:

ÍNDICE DE CONSUMO DE COMBUSTÍVEL = $\frac{\text{CONSUMO MÉDIO DIÁRIO}}{\text{QTP}}$

4.2 - O consumo médio diário de combustível será obtido através das informações do abastecimento por veículo, contidas na Ficha de Controle Diário de Fornecimento de óleo Diesel, modelo no ANEXO V.

4.3 - Os itens de óleos e lubrificantes considerados na planilha serão os seguintes:

I - óleo para motor;

II - óleo diferencial;

III- óleo de caixa de marcha;

IV - óleo de freio;

V - graxa.

4.4 - Como consumo médio de óleos e lubrificantes considerar-se-á um valor médio histórico, em conformidade com os estabelecidos pelos fabricantes.

5 - O custo relativo à rodagem será obtido ponderando-se o custo de rodagem por quilômetro, para cada tipo de pneu, pela quantidade de cada tipo existente no STPP/RMR.

5.1 - O custo de rodagem por quilômetro, para cada tipo de pneu, será obtido através da soma dos custos do pneu, custos de recapagem, custos de câmara de ar e custos de protetores.

5.2 - O Custo do Pneu-CPN será obtido pela divisão entre o produto do Preço Unitário do Pneu-PPN pelo número de pneus de

cada veículo, e a vida útil do pneu incluindo recapagem.

$$CPN = \frac{PPN \times N^{\circ} \text{ DE PNEUS}}{\text{VIDA ÚTIL DO PNEU COM RECAPAGEM}}$$

5.3 - O Custo de Recapagem-CRC será obtido pela divisão entre o produto do Preço de uma Recapagem-PRC pelo número de pneus por veículos e pela quantidade de recapagens por pneu, e a vida útil do pneu incluindo Recapagem.

$$CRC = \frac{PRC \times N^{\circ} \text{ DE PNEUS} \times \text{QUANTIDADE DE RECAPAGEM}}{\text{VIDA ÚTIL DO PNEU COM RECAPAGEM}}$$

5.4 - O Custo de Câmaras de Ar-CCA será obtido pela divisão entre o produto do Preço Unitário da Câmara de AR-PCA pela quantidade de câmaras de ar de cada veículo, e a vida útil de cada câmara.

$$CCA = \frac{PCA \times N^{\circ} \text{ DE CÂMARAS DE AR}}{\text{VIDA ÚTIL DA CÂMARA}}$$

5.5 - O Custo de Protetores-CPT será obtido pela divisão entre o produto do Preço de cada Protetor-PPT pela quantidade de protetores de cada veículo, e a vida útil do protetor considerada.

$$CPT = \frac{PPT \times N^{\circ} \text{ DE PROTETORES}}{\text{VIDA ÚTIL DO PROTETOR}}$$

6 - A Despesa com Peças e Acessórios-DPA será obtida através do produto do Preço do Veículo Novo Padrão-FVP pelo índice de consumo de peças e acessórios.

$$DPA = FVP \times \text{ÍNDICE DE CONSUMO DE PEÇAS E ACESSÓRIOS}$$

6.1 - O índice de consumo de peças e acessórios será determinado pela EMTU/Recife, através de histórico de consumo médio de peças das empresas operadoras.

7 - A parcela do custo fixo relativa à Depreciação-D será a soma da Depreciação da Frota-DF e das Instalações e Equipamentos-DIE.

$$D = DF + DIE$$

7.1 - Para a obtenção do custo de Depreciação Anual da Frota, admitir-se-á como sendo 7(sete) anos a vida útil-VU do veículo e 10%(dez por cento), o valor residual-VR após sua vida útil.

7.2 - A Depreciação Anual da Frota-DF será calculada através do produto do Preço do Veículo Novo Padrão-PVP, sem a rodagem, pelo percentual necessário por ano de vida útil, para reposição de um novo veículo.

$$DF = \frac{PVP(\text{sem rodagem}) \times (1 - VR)}{VU}$$

7.3 - Para calcular a Depreciação Anual das Instalações e Equipamentos-DIE, multiplicar-se-á o Preço do Veículo Novo Padrão-PVP pelo coeficiente anual de depreciação, que será de 0,12% (zero vírgula doze por cento).

$$DIE = PVP \times 0,12\%$$

8 - O custo fixo relativo à Remuneração Anual de Capital-RC será definido através da soma do custo da Remuneração Anual da Frota-RF, das Instalações e Equipamentos-RIE e do Almojarifado-RAX.

$$RC = RF + RIE + RAX$$

8.1 - O custo de Remuneração Anual da Frota-RF, será obtido através do produto da taxa de remuneração, que será de 12% (doze por cento) ao ano, pelo Valor Atual da Frota-VA.

$$RF = 12,0 \% \times VA$$

8.2 - Na obtenção do Valor Atual da Frota-VA a ser remunerada, serão consideradas as parcelas referentes aos veículos com idade igual ou menor que a sua vida útil-VA(1/7) e aos veículos com idade superior a sua vida útil-VA(>7).

$$VA = VA(1/7) + VA(>7)$$

8.3 - O valor da parcela referente aos veículos com idade média igual ou menor que a sua Vida Útil-VA(1/7) será definido através do produto do Preço do Veículo Novo Padrão-PVP, sem rodagem, reduzida a parcela já depreciada, pelo percentual de veículos com esta Idade-I.

$$VA(1/7) = \{ PVP(\text{sem rodagem}) - DF \} \times I$$

8.4 - O valor da parcela referente aos veículos com idade média superior a sua vida útil-VA(>7) será obtido através do produto do Preço do Veículo Novo Padrão-PVP, sem rodagem, pelo seu Valor Residual-VR e pelo percentual de veículos com esta Idade-I7.

$$VA(>7) = PVP(\text{sem rodagem}) \times VR \times I7$$

8.5 - O custo de Remuneração Anual das Instalações e Equipamentos-RIE, será obtido através do produto da taxa de remuneração, que será de 5% (cinco por cento) ao ano, pelo Valor Atual das Instalações e Equipamentos-VIE.

$$RIE = 5,0 \% \times VIE$$

8.6- O Valor Atual das Instalações e Equipamentos-VIE será considerado como sendo 5% (cinco por cento) do Preço do Veículo Novo Padrão-PVP, sem rodagem.

$$VIE = 5,0 \% \times PVP(\text{sem rodagem})$$

8.7 - O custo de Remuneração Anual do Almojarifado-RAX será obtido através do produto da taxa de remuneração, que será de 12% (doze por cento) ao ano, pelo Valor Atual do Almojarifado-VAX.

$$RAX = 12,0 \% \times VAX$$

8.8 - O Valor Atual do Almojarifado-VAX será considerado como sendo 3% (três por cento) do Preço do Veículo Novo Padrão-PVP.

$$VAX = 3,0 \% \times PVP$$

9 - A Despesa Anual com Pessoal de Operação e Manutenção-DPOP será obtida através do somatório do produto do fator de utilização pelo salário mensal, pelos encargos sociais de cada função e pelo número de meses do ano.

$$DPOP = \text{SOMATÓRIO} [FU \times ES \times SAL \times 12]$$

9.1 - As categorias admitidas na despesa de pessoal serão:

I - motorista-MOT;

II - cobrador-COB;

III- fiscal;

IV - despachante;

V - manobreiro;

VI - pessoal de manutenção e limpeza.

9.2 - A metodologia a ser utilizada para o cálculo do Fator de Utilização-FU do MOT e/ou COB terá os seguintes procedimentos:

I - Será calculado o total de MOT/COB necessário para operar os QHs-MOT/COB_{OPER} nos dias úteis, a partir do levantamento de horas trabalhadas em cada veículo, por Linha, respeitada a jornada legal de trabalho de cada categoria.

II - Será calculado o total de MOT/COB necessário para cobrir faltas, sendo este valor correspondente a 3%(três por cento) do total de MOT/COB necessário para operar as Linhas.

$$MOT/COB_{RESER} = 3\% \times MOT/COB_{OPER}$$

III - Será calculado o total de MOT/COB necessário para que todos tenham uma folga semanal-MOT/COB_{FOLG} através do quociente onde o numerador será a diferença entre os MOT/COB necessários para operar os Domingos-"D" e os MOT/COB que só trabalharem 5(cinco) dias, obtidos pela diferença entre MOT/COB necessários para os Dias úteis-DU e Sábados-S, e o denominador será os dias de trabalho na semana, 6(seis dias).

$$\text{MOT/COB}_{\text{FOLG}} = \frac{\text{MOT/COB}_{\text{"D"}} - (\text{MOT/COB}_{\text{"DU"}} - \text{MOT/COB}_{\text{"S"}})}{6 \text{ DIAS}}$$

IV - Será calculado o total de MOT/COB necessário para cobrir férias-MOT/COB_{FÉR}, dividindo-se a soma de MOT/COB necessário para a operação, reservas e folguista, que é o MOT/COB disponível, pelo número de meses do ano.

$$\text{MOT/COB}_{\text{DISPONÍVEL}} = \text{MOT/COB}_{\text{OPER}} + \text{MOT/COB}_{\text{RESER}} + \text{MOT/COB}_{\text{FOLG}}$$

$$\text{MOT/COB}_{\text{FÉR}} = \frac{\text{MOT/COB}_{\text{DISPONÍVEL}}}{12 \text{ MESES}}$$

V - Será calculado o total de MOT/COB a serviço de cada empresa operadora através da soma do MOT/COB.

$$\text{MOT/COB}_{\text{TOTAL}} = \text{MOT/COB}_{\text{DISPONÍVEL}} + \text{MOT/COB}_{\text{FÉR}}$$

VI - Será calculado o Fator de Utilização-FU, ou seja, o número de MOT/COB para cada veículo da Frota total programada da empresa operadora, que será a divisão entre o MOT/COB_{TOTAL} e a Frota Total Programada-FTP.

$$\text{F.U. MOT/COB} = \frac{\text{MOT/COB}_{\text{TOTAL}}}{\text{FTP}}$$

9.3 - Os Encargos Sociais do MOT/COB serão a soma dos índices que compõem o Grupo "A", Grupo "B", Grupo "C", da Incidência Cumulativa do Grupo "A" pelo Grupo "B" e FGTS do 13º Salário, onde:

Grupo "A" - obrigações que incidirão diretamente sobre a folha de pagamento, totalizando 35,20%(trinta e cinco vírgula vinte por cento), sendo:

I - INSS	20,00%
II - SESI, SESC	1,60%
III - SENAI, SENAC	1,10%
IV - INCRA	0,20%



V - SALÁRIO-EDUCAÇÃO2,50%

VI - SEGURO ACIDENTE DO TRABALHO2,00%

VII - FGTS8,00%

total 35,40%

Grupo "B" - soma das parcelas agregadas à remuneração e pagas diretamente ao empregado, que serão: Hora Extra, Adicional Noturno, Feriado, Aviso Prévio, Auxílio Doença e Gratificação de Férias, com sua metodologia de cálculo, descrita no subitem 9.3.1, desta SEÇÃO.

Grupo "C" - Soma das Obrigações Trabalhistas que não incidirão sobre outras nem sofrem incidências dos demais encargos, com exceção do 13º Salário, que sofrerá incidência do FGTS, que serão: 13º Salário e FGTS recebido nas rescisões sem justa causa, estando sua metodologia de cálculo, descrita no subitem 9.3.2, desta SEÇÃO.

9.3.1 - A metodologia para o Cálculo do Grupo "B", considerando-se a folha semanal, terá os seguintes procedimentos:

I - Será calculado o total de Horas em Operação-HO na semana, considerando-se o tempo gasto no percurso entre a garagem e o Terminal da Linha, o tempo gasto para inspeção do veículo pelo motorista e prestação de contas pelo cobrador, abatendo-se o tempo parado para alimentação.

$$HO = (5 \times HO_{DU}) = HO_s + HO_o$$

II - Será calculado o total de Horas Disponíveis-HD na semana através do produto entre o número de MOT/COB disponível pela carga horária semanal.

$$HD = MOT/COB_{DISPONÍVEL} \times 44 \text{ HORAS POR SEMANA}$$

III - Será calculado o total de Horas Pagas-HP por semana através do produto entre o número de MOT/COB total pela carga horária semanal.

$$HP = MOT/COB_{TOTAL} \times 44 \text{ HORAS POR SEMANA}$$

IV - Será calculado o total de horas que excedem à carga horária semanal, Horas Extras-HE, através da subtração entre as Horas em Operação e as Horas Disponíveis.

$$HE = HO - HD$$

a. A Incidência da HE na folha semanal será calculada através da divisão onde o numerador será o produto das Horas Extras pelo seu acréscimo no valor, que será de 50% (cinquenta por cento) e o denominador será a quantidade de Horas Pagas-HP.

$$I_{HE} = \frac{HE \times 1,5}{HP}$$

V - Será calculado o total de horas trabalhadas antes das 05:00 e após às 22:00 horas; Adicional Noturno-AN, através da soma das HAN nos dias úteis-HAN_{DU}, nos Sábados-HAN_S e das HAN nos domingos-HAN_D.

$$HAN = (5 \times HAN_{DU}) + HAN_{S} + HAN_{D}$$

a. A Incidência do AN na folha semanal será calculada através da relação onde o numerador será o produto das HAN pelo índice de reajuste, que será igual a 0,3714285, considerando que neste horário o valor da hora tem um acréscimo de 20% (vinte por cento) por Adicional Noturno-AN e corresponde a 52,5 minutos e o denominador será a quantidade das Horas Pagas-HP.

$$I_{AN} = \frac{HAN \times 0,3714285}{HP}$$

VI - Será calculado o total de Horas devido aos Feriados-HF, através do produto dos MOT/COB dos domingos-MOT/COB_D pelo número de dias feriados no ano e pela carga horária diária, considerando-se que a operação dos serviços dos feriados é a mesma que a dos domingos e que existem 11(once) feriados no ano.

$$HF = MOT/COB_{D} \times 11 \text{ DIAS/ANO} \times 7:20 \text{ HORAS/DIA}$$

a. A Incidência da HF na folha semanal será calculada através da relação onde o numerador será a quantidade de Horas em virtude dos Feriados-HF e o denominador será o produto das Horas Pagas-HP pelo número de semanas do ano.

$$I_{HF} = \frac{HF}{HP \times 52 \text{ SEMANAS/ANO}}$$

VII - Serão calculadas as Horas correspondentes ao Aviso Prévio-HAP, através do produto entre o MOT/COB_{TOTAL}, a rotatividade do MOT/COB, o número de dias de aviso prévio no mês e a carga horária diária, considerando-se que a rotatividade dos MOT/COB será de 10% (dez por cento).

$$AP = MOT/COB_{TOTAL} \times 10\% \times 30 \text{ DIAS/MÊS} \times 7:20 \text{ HORAS/DIA}$$

a. A Incidência da HAP na folha semanal será calculada através da relação onde o numerador será a quantidade da HAP e o denominador será o produto das Horas Pagas-HP pelo número de semanas do mês.

[Handwritten signature]

$$I_{HAP} = \frac{AP}{HP \times 4,5 \text{ SEMANAS/MÉS}}$$

VIII - Será calculada a Incidência com Auxílio Doença-IAD, considerando-se que 5% (cinco por cento) ao ano dos MOT/COB entram em licença de 15 dias por mês, sendo o seu resultado obtido da relação onde o numerador será o produto do índice de MOT/COB com licença, pelo número de dias da licença, e o denominador será o número de dias em trabalho no ano.

$$I_{AD} = \frac{5\% \text{ANO} \times 15 \text{ DIAS/MÉS}}{272 \text{ DIAS NO ANO}}$$

onde: $272 = 365 - 52_{\text{DOM}} - 30_{\text{DIAS FÉRIAS}} - 11_{\text{FERIADOS}}$

IX - Serão calculadas as Horas correspondentes às Gratificações de Férias-HGF através do produto do MOT/COB_{FÉR}, do número de dias em férias no mês e da carga horária diária, considerando que no primeiro ano de trabalho o empregado trabalha 12 (doze) meses para tirar 01 (um) mês de férias e nos anos seguintes trabalha 11 (onze) meses.

$$HGF = MOT/COB \times 15,7 \text{ DIAS/MÉS} \times 7:20 \text{ HORAS/DIA}$$

a. A Incidência da HGF na folha semanal será calculada através da relação onde o numerador será a quantidade de HGF e o denominador será o produto das Horas Pagas-HP pelo número de semanas do mês.

$$I_{HGF} = \frac{HGF}{HP \times 4,5 \text{ SEMANA/MÉS}}$$

9.3.2 - A metodologia para cálculo do Grupo "C", considerando-se a folha semanal, terá os seguintes procedimentos:

I - Será calculado o índice do 13º Salário através da relação entre o mês gratificado e os 12 (doze) meses do ano.

$$13^{\text{º}} \text{ SAL.} = \frac{1(\text{HUM}) \text{ MÉS}}{12(\text{DOZE}) \text{ MESES}} = 8,33\%$$

II - Será calculado o índice do FGTS nas rescisões sem justa causa, através do produto do percentual que o empregado fará jus, que será de 40% (quarenta por cento), pela soma entre o recolhimento mensal do FGTS sobre os índices do Grupo "B" e do recolhimento mensal normal do FGTS.

$$FGTS = 40\% (8\% (\text{GRUPO "B"}) + 8\%)$$

9.3.3 - A Incidência Cumulativa do Grupo "A" pelo Grupo "B"-IAB será calculada através do produto do valor do Grupo "A" pelo

valor do Grupo "B".

$$IAB = \text{GRUPO "A"} \times \text{GRUPO "B"}$$

9.3.4 - O FGTS sobre o 13º Salário-FGTS_{13º} será o produto do recolhimento mensal do FGTS pelo índice do 13º Salário.

$$\text{FGTS}_{13º} = 8\% \times 8,33\% = 0,67\%$$

10 - As Despesas Administrativas-DA serão obtidas através da soma das Despesas com o Pessoal Administrativo-DPA, Fardamento-FD, Seguro Obrigatório de Veículos-SO e Outras Despesas-OD, Imposto Sobre Serviço-ISS e Remuneração por Serviço Técnico-RST.

$$DA = DPA + FD + SO + OD + ISS + RST$$

10.1 - As Despesas com Pessoal Administrativo-DPA será um percentual das despesas realizadas com o pessoal de operação e manutenção.

10.2 - As despesas com o Fardamento-FD corresponderá ao valor obtido pelo produto do preço do fardamento, taxa de rotatividade, Fator de Utilização-FU e quantidade de fardamento entregue ao pessoal de operação por ano.

$$FD = \text{PREÇO} \times \text{TAXA DE ROTATIVIDADE} \times \text{FU} \times \text{Nº FARDAMENTO}$$

10.2.1 - A taxa de rotatividade do pessoal de operação será de 10%(dez por cento) ao mês.

10.3 - A despesa com Seguro Obrigatório-SO será o valor do seguro do veículo determinado pelo Conselho Nacional de Trânsito-CONTRAN.

10.4 - As despesas tais como água, luz, telefone, material de experiente, serão incluídas na planilha tarifária como Outras Despesas.

10.4.1 - As Outras Despesas-OD serão obtidas pelo produto do preço do Veículo Novo Padrão-PVP pelo índice de 0.76% (zero vírgula setenta e seis por cento).

$$OD = 0,76\% \times \text{PVP}$$

10.5 - O ISS será calculado pelo produto do número de Passageiros Equivalentes pela tarifa da Linha e pela alíquota definida para cada Município.

$$ISS = \text{Nº PASSAGEIROS EQUIVALENTES} \times \text{TARIFA} \times \text{ALÍQUOTA}$$

10.6 - A RST será calculada conforme descrito no CAPÍTULO VIII deste Manual.

11 - Para a obtenção dos preços dos insumos que compõem os custos, a EMTU/Recife fará uma pesquisa nos revendedores dos mesmos.

12 - A EMTU/Recife poderá, sempre que necessário, alterar os índices e a metodologia do cálculo das parcelas componentes da planilha de custo dos serviços de transportes do STFP/RMR.

CAPÍTULO VI

ISENÇÕES, ABATIMENTOS E INCENTIVOS TARIFÁRIOS

1 - As empresas operadoras serão obrigadas a aceitar como pagamento de passagens em seus ônibus, os bilhetes de vale-transporte, passe estudantil, passe gratuito e senhas de integração, reconhecidos pela EMTU/Recife, bem como aqueles que vierem a ser instituídos.

2 - Para cumprimento de instrumentos legais que concedem abatimentos, isenções e incentivos tarifários, a EMTU/Recife utilizar-se-á de:

I - bilhetes e carteira específicos;

II - bilhetes específicos;

III- carteira específica.

3 - Para o benefício do vale-transporte a EMTU/Recife, em cumprimento aos dispositivos legais, instituirá bilhetes próprios, obedecendo aos seguintes procedimentos:

→ I - Venda exclusiva pela EMTU/Recife, através de recibos numerados e sequenciados, com apoio bancário, sem qualquer tipo de abatimento dos preços das tarifas vigentes;

II - Período de validade de 01(um) mês, de acordo com o mês calendário;

III - Troca dos bilhetes não utilizados entre os dias 5(cinco) e 15(quinze) de cada mês, logo após a perda da validade, sem abatimento e com complementação tarifária, nos casos de reajuste;

IV - Apresentação semanal, conforme procedimento vigente, dos bilhetes por parte das empresas operadoras para resgate, sendo encaminhados à EMTU/Recife através de formulários próprios, colados em Mapas Resgate, modelo no ANEXO VI, obedecendo cronograma de entrega fixado pela mesma.

4 - Os passes estudantis serão instituídos pela EMTU/Recife com o abatimento estabelecido em lei, sobre as tarifas vigentes, bem como nos quantitativos fixados pela legislação própria, obedecendo aos seguintes procedimentos:

I - A cada identidade estudantil corresponderá um talão controle, distribuído gratuitamente com a mesma numeração da identidade e com tíquetes representando o mês equivalente ao de

aquisição dos bilhetes;

II - O talão controle só será entregue ao próprio aluno ou ao responsável que constar na identidade estudantil;

III - A venda e entrega dos bilhetes serão realizadas através de redes bancárias, por delegação da EMTU/Recife;

IV - A compra dos passes estudantis será realizada com a apresentação da identidade estudantil e o respectivo controle, só podendo ser efetuada pelo estudante ou o responsável que constar na carteira de identificação;

V - A validade do passe estudantil será de 02(dois) meses, de acordo com o mês calendário;

VI - A troca dos passes estudantis não utilizados será feita entre os dias 05(cinco) e 25(vinte e cinco) de cada mês, logo após a perda da validade, sem complementação tarifária;

VII - O passe estudantil só poderá ser aceito nos serviços convencionais, mediante a apresentação da identidade estudantil.

VIII - A apresentação dos passes estudantis pelas empresas operadoras obedecerá cronograma de entrega fixado pela EMTU/Recife, devendo ser encaminhados em formulários próprios e colados em Mapas Resgate, a que se refere o inciso IV, item 3, deste instrumento normativo.

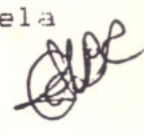
5 - Para a efetivação das integrações, serão utilizadas senhas determinadas pela EMTU/Recife, cabendo à mesma o seu controle.

5.1 - A confecção e distribuição das senhas de integração às empresas operadoras, serão de competência exclusiva da EMTU/Recife, que poderá delegar a terceiros.

5.2 - Para o recebimento de novo lote de senhas, caberá às empresas operadoras a prestação de contas das não utilizadas, que será realizada mensalmente, de acordo com o mês calendário.

5.2.1 - A diferença entre a soma das senhas utilizadas e não utilizadas, apresentadas pelas empresas operadoras e as senhas distribuídas pela EMTU/Recife, será ressarcida por parte da primeira.

5.3 - A apresentação das senhas utilizadas pelas empresas operadoras obedecerá à forma e ao calendário fixado pela EMTU/Recife.



122457

FISCALIZ

10-1 =

103 04

10:01

CAPÍTULO VII

FISCALIZAÇÃO

1 - A Fiscalização da EMTU/Recife terá como principais funções o controle e o acompanhamento da operação do STPP/RMR, visando garantir o cumprimento dos parâmetros técnico-operacionais estabelecidos pela EMTU/Recife.

2 - As funções desempenhadas pela Fiscalização serão realizadas através da fiscalização da operação, da vistoria de Frota e garagens, selagens das Catracas e autuações.

SEÇÃO I - FISCALIZAÇÃO E CONTROLE DA OPERAÇÃO

1 - A fiscalização da operação será efetuada através do acompanhamento do serviço executado pelas empresas operadoras, em Postos de Controle, Terminais de Integração e de Linhas, Pontos de Retorno e de Máxima Demanda.

1.1 - A fiscalização em Postos de Controle será efetuada através do registro nos microcoletores, do Código da Linha e do número e hora de passagem do ônibus. *Pontos*
SINAR, N.º DO ÔNIBUS, EMPRESA, USAR

1.1.1 - A hora de passagem dos ônibus será registrada automaticamente, através do relógio interno do microcoletor, no momento em que serão coletadas as informações.

1.1.2 - Para o bom desempenho da fiscalização nos Postos de Controle será necessário que os motoristas das empresas operadoras obedeçam à sinalização fixada para a passagem dos veículos pelos referidos postos.

1.1.3 - A sinalização nos Postos de Controle consistirá em placas indicativas de velocidade máxima permitida, proximidade do posto e proibição de ultrapassagem.

1.2 - Na fiscalização dos Terminais de Integração será realizado o controle da operação, através do registro no microcoletor, do Código da Linha e do número e hora de saída dos veículos.

1.3 - Nos Terminais das Linhas *Tb* *Tb e Sinalização* será feito o controle e acompanhamento da operação, baseando-se nas OSOs e QHS estabelecidos pela EMTU/Recife, verificando-se se o que foi estabelecido está sendo cumprido.

1.3.1 - No caso de não cumprimento do estabelecido, a Fiscalização informará à EMTU/Recife, se existe a necessidade de ajuste na programação, ou autuará a empresa operadora quando a falta constatada for de sua responsabilidade.

elBe

1.3.2 - Nos Terminais das Linhas serão verificadas, ainda, as condições de segurança, higiene e conforto nos veículos, e as demais determinações da EMTU/Recife.

1.3.3 - A fiscalização da EMTU/Recife realizará, periodicamente, visitas volantes aos Terminais, verificando o cumprimento da programação em determinados instantes e as condições do Sistema Viário de cada uma delas.

1.4 - Nos Pontos de Retorno será realizada uma fiscalização diária em todos os horários de saída dos veículos, durante o período de 00:00 às 04:00 horas.

1.5 - Nos Pontos de Máxima Demanda, identificados pela EMTU/Recife, a Fiscalização realizará pesquisas de ocupação, visando obter um diagnóstico diário das condições das Linhas, executando assim, a monitoração da operação.

1.5.1 - Nos casos em que seja observado pela Fiscalização o excesso de Demanda ou oferta, a EMTU/Recife realizará ajustes na programação da operação.

1.5.2 - Nos casos de irregularidades das empresas operadoras, a EMTU/Recife exigirá das mesmas a normalização da operação.

SETOR
2 - Nas garagens das empresas operadoras, durante o período em que os veículos em sua maioria estão recolhidos, será feito o controle amostral das Catracas dos ônibus, servindo para a comparação com as informações constantes na Ficha de Controle de Terminal.

3 - A verificação das reclamações dos usuários será executada pela Fiscalização, obtendo-se dessa maneira dados que possibilitem resolver os problemas apontados.

4 - A EMTU/Recife poderá, a qualquer momento, utilizar outros instrumentos de fiscalização que julgar necessário para o bom funcionamento do STPP/RMR.

5 - A EMTU/Recife poderá delegar a fiscalização da operação do STPP/RMR, a agentes por ela credenciados e devidamente treinados.

SEÇÃO II - VISTORIA DE FROTA E GARAGENS

1 - O cadastramento e liberação dos veículos para operarem no STPP/RMR, dar-se-á após vistoria nos ônibus, para garantir as condições mínimas necessárias para seu bom desempenho, e confirmar os dados constantes nas documentações apresentadas.

conforme o Art.43 do RTPP/RMR.

2 - A EMTU/Recife poderá, em qualquer época, na garagem das empresas operadoras, nos terminais de subúrbio, na EMTU/Recife ou em locais determinados pela mesma, realizar vistorias nos veículos utilizados pelas empresas operadoras do STPP/RMR.

2.1 - As vistorias objetivarão averiguar as boas condições de aparência, conforto, segurança, higiene e funcionamento dos veículos, bem como o atendimento às especificações e exigências da Legislação de Trânsito, deste Regulamento e de suas normas e instruções complementares.

3 - A vistoria dos ônibus visa verificar o perfeito funcionamento dos itens abaixo discriminados:

I - Sistema Elétrico - faróis, lanternas, iluminação interna, luzes dos degraus, dos freios, da caixa de Itinerário e do painel, motor de partida, limpador do pára-brisas e buzina;

II - Carroceria - balaustres e corrimãos, bancos, degraus, espelhos retrovisores, extintor de incêndio, janelas, pára-brisas, pára-choques, piso, portas, sistema de sinalização (cigarra), legendas e placas ou adesivos obrigatórios;

III - Cano de descarga - escapamento e silencioso;

IV - Freio - sistema pneumático, sistema hidráulico, lonas, tambores, pedais dos freios e freio de estacionamento;

V - Direção Hidráulica - volante, caixas, terminais dos barramentos, bomba hidráulica e tubulação;

VI - Suspensão - feixe de molas, algemas, amortecedores, molas helicoidais e estabilizadores;

VII - Chassi (Longarina) - rutura e suporte, feixe de molas e fixação dos órgãos anexos;

VIII- Cardãns - eixos e juntas;

IX - Eixo Dianteiro - mangas de eixos (vigas);

X - Rodas - jante e pneu;

XI - Apresentação Geral - pintura, chaparia, orientador de embarque, Catraca, teto, revestimento interno (painel) e conservação;

XII - Instalação do orientador de embarque;

XIII- Alocação e tipo da Catraca;

XIV - Fixação das placas e/ou adesivos de sinalização exigidos

pela EMTU/ Recife.

4 - A vistoria, quando programada, será realizada de acordo com um cronograma estabelecido em local, data e hora determinados pela EMTU/Recife.

4.1 - Os veículos com até 04(quatro) anos de idade serão submetidos, anualmente, a pelo menos uma vistoria.

4.2 - Os veículos com mais de 04 (quatro) anos de idade serão submetidos, anualmente, a pelo menos 02 (duas) vistorias.

4.3 - A EMTU/Recife estabelecerá prazos para que as carrocerias em mau estado de conservação e pintura sejam reformadas, como também para que os chassis em estado precário de conservação sejam beneficiados ou substituídos.

5 - O veículo quando aprovado na vistoria receberá o Certificado de Vistoria de acordo com o Art.87 do RTPP, modelo no ANEXO XXV, que será preenchido pela EMTU/Recife, contendo os seguintes dados:

- I - número do certificado;
- II - código da empresa/operadora;
- III - número do veículo;
- IV - modelo do classi;
- V - modelo da carroceria;
- VI - modelo do motor;
- VII - tipo de combustível;
- VIII- placa do veículo;
- IX - data;
- X - número do laudo;
- XI - data de vencimento da vistoria;
- XII - visto/carimbo da EMTU/Recife.

SEÇÃO III - SELAGEM DAS CATRACAS

1 - As Catracas serão lacradas pela EMTU/Recife, com selos que deverão ser invioláveis, para evitar distorções entre o número de passageiros realmente transportados e a receita arrecadada pelo STPP/RMR.

ELB

2 - O processo de selagem das Catracas dos ônibus consistirá na fixação de um lacre, com dois selos numerados nos relógios, que determinarão o número de passageiros transportados, além de uma plaqueta que identificará o respectivo número da Catraca.

3 - O modelo da Catraca e a posição do relógio diferenciarão o método que será utilizado na fixação dos selos.

3.1 - Quando a Catraca possuir o relógio na sua parte interna, com impossibilidade de acesso ao relógio sem a retirada de toda a Catraca, será utilizado um parafuso transversal, ficando os selos na contraporca.

3.2 - Quando a Catraca possuir o relógio na sua parte interna, e permitir acesso direto ao relógio, será utilizado um parafuso na trava, ficando os selos no parafuso referido.

3.3 - Quando a Catraca possuir o relógio na sua parte externa permitindo o acesso direto ao mesmo, utilizar-se-á o parafuso abaixo do relógio no qual os selos serão afixados.

4 - Para controle e acompanhamento do processo físico do lacre, será executado pela EMTU/Recife um processo cadastral, que consistirá na anotação, em ficha própria, dos seguintes dados:

- I - nome e código da empresa;
- II - número do veículo;
- III - número da Catraca;
- IV - número dos selos;
- V - encerrante das Catracas (numeração correspondente aos passageiros transportados).

4.1 - Este controle cadastral das Catracas será mantido atualizado e utilizado para subsidiar a avaliação dos dados de passageiros, fornecidos pelas empresas operadoras.

5 - Todas as Catracas ao serem cadastradas na EMTU/Recife receberão uma placa de identificação que será rebitada à mesma.

6 - Após a selagem das Catracas será emitido um Certificado de Lacre, modelo no ANEXO VII, que será preenchido pela EMTU/Recife, contendo os seguintes dados:

- I - número da Catraca;
- II - marca;



- III - modelo;
- IV - nome do proprietário;
- V - data do lacre;
- VI - número da reselagem;
- VII - número dos selos;
- VIII- número do relógio.

6.1 - Este Certificado será assinado por representante da EMTU/Recife e da empresa operadora.

7 - A manutenção do processo de selagem das Catracas, dar-se-á nas seguintes situações:

- I - através de uma programação de visitas da EMTU/Recife às garagens, estabelecida previamente com as empresas operadoras;
- II - na própria EMTU/Recife, em dias reservados para os casos em que a empresa operadora não dispuser de Catracas reservas para repor as quebras, e não puder aguardar a visita programada à garagem;
- III - através de informações de violação de selos, fornecidas pelos fiscais da EMTU/ Recife.

8 - As empresas operadoras deverão possuir, no mínimo, como Catracas reservas, a quantidade correspondente a 10%(dez por cento) do seu número de veículos cadastrados na EMTU/ Recife.

9 - A Cãtraca será excluída automaticamente do cadastro, sempre que acompanhar um veículo que for desligado da Frota da empresa operadora..

9.1 - A plaqueta da Cãtraca excluída será retirada e encaminhada de imediato à EMTU/Recife.

10 - Nos casos de necessidade de substituição das Catracas será emitida a Comunicação de Substituição de Cãtraca, modelo no ANEXO VIII.

10.1 - Este documento será preenchido pela empresa operadora e enviado para a EMTU/Recife, no prazo de 24 horas.

10.2 - Constarão deste documento:

- I - nome da empresa;

- II - data da retirada da Catraca;
- III - dados da Catraca retirada: número da plaqueta, número dos selos, encerrante e motivo da quebra;
- IV - veículo em que a Catraca foi alocada;
- V - dados da Catraca alocada: número da plaqueta, número dos selos e encerrantes;
- VI - data da substituição;
- VII - assinatura do responsável da empresa operadora.

SEÇÃO IV - AUTUAÇÕES

1 - O processo de autuação consistirá na identificação, pela EMTU/ Recife, das irregularidades ocorridas na operação do STPP/RMR e constantes do RTPP/RMR.

2 - Nos casos em que forem constatadas irregularidades no sistema será emitido, pela EMTU/Recife, o Auto de Infrações, modelo no ANEXO IX, no qual constarão os seguintes dados:

- I - data da autuação;
- II - razão social e código da empresa operadora;
- III - nome e código da Linha;
- IV - número de ordem do veículo; *Exclui placa*
- V - código, hora, local e município onde ocorreu a irregularidade; *ou motivo*
- VI - número e assinatura do fiscal autuante.

3 - O auto de infração se transformará em multa sendo enviada às empresas operadoras, a Guia Para Pagamento de Multas, modelo no ANEXO X, constando:

- I - código e razão social da empresa operadora autuada;
- II - número da multa;
- III - data da emissão da multa;
- IV - código e data da irregularidade;
- V - número de ordem e da placa do veículo;

DEBE

- VI - código da Linha;
- VII - hora e local da autuação;
- VIII- valor da multa;
- IX - data de vencimento.

4 - Após a quitação do débito, a Guia Para Pagamento da Multa será destacada ficando:

- I - a 1ª parte - com a empresa operadora;
- II - a 2ª parte - com a EMTU/Recife;
- III - a 3ª parte - com o recebedor.

ABL

CAPÍTULO VIII

REMUNERAÇÃO DOS SERVIÇOS

SEÇÃO I - REMUNERAÇÃO DAS EMPRESAS OPERADORAS

1 - O modelo de remuneração dos serviços prestados pelas empresas operadoras, definido pela EMTU/Recife, conforme Art. 63 do RTPP/RMR, será o da Câmara de Compensação Tarifária-CCT.

2 - O funcionamento da CCT regular-se-á por este Manual e normas complementares, podendo ser alterado pela EMTU/Recife através de instrumentos pertinentes.

3 - Constituirá objeto da CCT o gerenciamento da receita operacional, decorrente da execução dos Serviços Convencional, Alimentador e Complementar de transporte público de passageiros da RMR.

4 - Participarão da CCT todas as empresas operadoras do STPP, por ônibus, da RMR, doravante denominadas simplesmente como empresas operadoras.

5 - Serão consideradas, para efeito desta SEÇÃO, as seguintes definições:

I - Coeficiente de Remuneração-CR - quociente encontrado na relação onde o numerador será o Montante Disponível-MD e o denominador, a Remuneração Devida-RD;

$$CR = \frac{MD}{RD}$$

II - Custo Programado-CP - soma do produto do Custo Unitário Fixo-CUF pela Frota Total Programada-FTP e do produto do Custo Unitário Variável-CUV pela Quilometragem Total Programada-QTP, referentes a cada Período de Apuração;

$$CP = (CUF \times FTP) + (CUV \times QTP)$$

III - Custo operacional admitido-COA - soma da resultante do Custo Variável no período-CV com o Custo Fixo no período-CF multiplicado pelo coeficiente 0,9, mais o custo por Passageiro no período-CPP, multiplicado pelo coeficiente 0,1.

$$COA = [0,9 \times (CV + CF) + 0,1 \times (0,1 \times CPP)]$$

IV - Custo Total Admitido-CTA - soma do Custo Operacional Admitido-COA e dos valores correspondentes ao Imposto Sobre Serviços-ISS, PIS, Finsocial e a Remuneração por Serviços Técnicos-RST;

$$CTA = COA + ISS + PIS + FINSOCIAL + RST$$

V - Custo Fixo-CF - produto do Custo Unitário Fixo-CUF pela Frota Admitida-FA e pelo Fator de Frota Reserva-FFR, referentes a cada Período de Apuração;

$$CF = CUF \times FA \times FFR$$

VI - Custo por Passageiro no período-CPP - produto do Custo Unitário por Passageiro-CUP pelo Passageiro Equivalente-PE, referentes a cada Período de Apuração;

$$CPP = CUP \times PE$$

VII - Custo Variável no período-CV - produto do Custo Unitário Variável-CUV pela soma da Quilometragem Admitida-QA com a Quilometragem Morta-QM, referentes a cada Período de Apuração;

$$CV = CUV (QA + QM)$$

VIII - Custo Unitário Fixo-CUF - quociente encontrado na relação onde o numerador será a soma anual do valor correspondente a cada um dos elementos: Remuneração de Capital-RC, Depreciação-D, Despesas Administrativas-DA e Despesas com Pessoal de Operação e Manutenção-DPOP; e onde o denominador será a soma anual da Frota Máxima Programada-FMP diariamente de cada empresa operadora;

$$CUF = \frac{RC + D + DA + DPOP}{FMP}$$

IX - Custo Unitário por Passageiro-CUP - quociente encontrado na relação onde o numerador será o Custo Programado-CP e o denominador será o Passageiro Equivalente Estimado-PEE;

$$CUP = \frac{CP}{PEE}$$

X - Custo Unitário Variável-CUV - soma dos custos por quilômetro dos itens: combustível-COMB, lubrificante-LUB, rodagem-RD, peças e acessórios-PA;

$$CUV = COMB + LUB + RD + PA$$

XI - Déficit da Conta Gráfica - diferença negativa entre o Montante Disponível-MD e a soma das Renunerações Devidas-RD de todas as empresas operadoras;

XII - Diferença a Compensar - diferença, quando positiva, entre a Remuneração Devida e a Remuneração Considerada e a

Disponibilidade para Pagamento de cada empresa operadora;

XIII - Disponibilidade para Pagamento - recursos extra tarifários, como subsídios e aplicações financeiras, rateados proporcionalmente entre as empresas operadoras, quando a Remuneração Considerada for inferior à Remuneração Devida;

XIV - Extensão da Linha - distância percorrida em cada Viagem durante o Período de Apuração, ou a média das distâncias percorridas em cada Viagem, ponderada pelo número de viagens programadas, caso durante o Período de Apuração o Itinerário sofrer variações eventuais não programadas, superiores a 5% (cinco por cento) ou variações programadas de qualquer proporção;

XV - Fator de Frota Reserva - valor obtido na divisão entre a Frota Cadastrada e a Frota Programada, limitado a 10%(dez por cento), considerado para a remuneração das empresas operadoras;

XVI - Fator de Quilometragem Morta - relação onde o numerador será a soma da Quilometragem Morta mais a Quilometragem Programada e o denominador a Quilometragem Programada;

XVII - Frota Admitida - menor Frota entre a utilizada, a fiscalizada e a programada na Faixa Horária;

XVIII - Frota Utilizada - Frota em operação considerada até o máximo de 10(dez) minutos após a última entrada de veículo, programada no QHs;

XIX - Montante Disponível - total obtido pela soma do valor dos recursos disponíveis na conta gráfica, apurado no 5º (quinto) dia útil posterior ao último dia de cada Período de Apuração, com o valor da Receita Antecipada das empresas operadoras no mesmo Período de Apuração;

XX - Número de Viagens Admitidas - menor número entre as viagens programadas e fiscalizadas pela EMTU/Recife e realizadas pelas empresas operadoras;

XXI - Período de Apuração - período considerado para medição dos serviços, sempre iniciados nos dias 1 e 16 de cada mês;

XXII - Período de Avaliação - trimestre considerado para avaliação financeira da conta gráfica e eventuais ajustes, referente a 6 (seis) Períodos de Apuração consecutivos, e correspondente aos trimestres do ano civil;

XXIII - Quilometragem Admitida - produto da Extensão da Linha pelo Número de Viagens Admitidas;

XXIV - Receita Antecipada - valor correspondente ao produto do preço de passagem inteira pela diferença entre o registro final e inicial das Catracas, após dedução do número de passes estudantis, gratuitos, vales-transporte e bilhetes de integração, acrescido à complementação, em espécie, do passe

estudantil e vale-transporte;

XXV - Remuneração Considerada - quantia que a empresa operadora terá direito a receber calculada na forma do item 13, desta SEÇÃO;

XXVI - Remuneração Devida - Custo Total Admitido em cada Período de Apuração;

XXVII - Serviço Admitido - Frota e Número de Viagens Admitidas na forma dos incisos XVI e XIX deste item;

XXVIII - Superávit da Conta Gráfica - diferença positiva entre o Montante Disponível e a soma das Remunerações Devidas de todas as empresas operadoras.

6 - As empresas operadoras deverão enviar à EMTU/Recife: Ficha de Controle de Terminal, Boletim de Passageiros, Controle Diário de Fornecimento de óleo Diesel, Ficha de Controle de Viagens Turísticas e Especiais, Ficha Resumo e Mapas Resgate referentes aos bilhetes de passagens, e outros documentos que a EMTU/Recife vier a determinar, conforme modelos e prazos pré-estabelecidos pela mesma.

7 - A EMTU/Recife apurará o serviço realizado e o número de passageiros transportados, através das Fichas de Controle de Terminal, dos Boletins de Passageiros, das Fichas Resumo de Passes e das Fichas de Fiscalização da EMTU/Recife.

8 - Os encontros de conta de cada Período de Apuração serão realizados com observância ao estabelecido em Calendário Financeiro definido pela EMTU/Recife.

9 - Verificado déficit em dois Períodos de Apuração consecutivos, serão adotadas pela EMTU/Recife as providências necessárias, com vistas ao reestabelecimento do equilíbrio financeiro da conta gráfica no Período de Avaliação.

9.1 - As medidas referidas no caput deste item incluirão a adequação da programação do serviço a ser executado, a revisão do valor da tarifa, a introdução de recursos extra-tarifários ou outras medidas que vierem a ser sugeridas pela Comissão a que se refere o item 17 desta SEÇÃO, ou pelo CMTU.

10 - Na apuração do número de viagens realizadas pelas empresas operadoras, em caso de quebra de ônibus indicada na Ficha de Controle de Terminal, serão adotados os seguintes critérios:

I - Não será considerada a viagem, se a quebra ocorrer no sentido Terminal-Ponto de Retorno ou até a metade da Extensão da Linha, para aquelas que não tenham Ponto de Retorno;

II - Será considerada meia viagem, se a quebra ocorrer no sentido Ponto de Retorno-Terminal, ou após a metade da Extensão da Linha, para aquelas que não tenham Ponto de Retorno.

10.1 - Na hipótese indicada no inciso II, do caput deste item, se a Catraca não houver registrado qualquer passageiro transportado, a Viagem não será considerada.

11 - A CCT tomará como referência, para cálculo dos custos das empresas operadoras, os preços vigentes por ocasião da elaboração da planilha de custo do STPP/RMR, utilizada no último reajuste tarifário.

11.1 - O disposto no caput deste item não se aplicará aos insumos combustível e mão-de-obra, para os quais serão considerados os preços da ocasião.

12 - Quando o Montante Disponível não for suficiente para cobrir as Remunerações Devidas das empresas operadoras, serão calculadas as Diferenças a Compensar de cada participante, para serem consideradas no próximo Período de Apuração.

12.1 - Efetuados os ajustes indicados no item 9, deste CAPÍTULO, e persistindo o déficit a que se refere o caput deste item, não será o mesmo absorvido no Período de Avaliação subsequente, devendo ser rateado entre as empresas operadoras, de acordo com os critérios estabelecidos neste Manual.

13 - A Remuneração Considerada de cada uma das empresas operadoras será determinada com a observância dos seguintes critérios:

I - Caso o Montante Disponível seja igual ou maior que a Remuneração Devida a todas as empresas operadoras, a Remuneração Considerada de cada empresa operadora será igual à Remuneração Devida;

II - Caso o Montante Disponível seja inferior à Remuneração Devida a todas as empresas operadoras, a Remuneração Considerada paga a cada uma delas será igual à Remuneração Devida, multiplicada pelo Coeficiente de Remuneração.

14 - A Diferença a Compensar de um Período de Avaliação não será compensada em período posterior.

14.1 - Não se aplicará o que estabelece o caput deste item se, no Período de Avaliação imediatamente posterior, for verificado Superávit da conta gráfica.

15 - Constituirão receitas da conta gráfica da CCT:

I - A Receita Antecipada de todas as empresas operadoras;

II - O montante do numerário correspondente ao total de bilhetes de passagens apresentados pelas empresas operadoras para resgate;

III - Os recursos extra-tarifários;

IV - Os numerários resultantes de aplicações financeiras das vendas antecipadas;

V - Os Superávits dos Períodos de Apuração anteriores;

VI - O montante do numerário correspondente aos bilhetes de vendas antecipadas de passagem em geral, apresentadas pelas empresas operadoras para resgate.

16 - Constituição despesas da conta gráfica:

I - A Remuneração Considerada paga a todas as empresas operadoras;

II - Os Déficits dos Períodos de Apuração anteriores.

17 - Será formada uma Comissão, que será designada pela EMTU/Recife, para acompanhamento e controle da CCT.

17.1 - A Comissão referida no caput deste item será integrada por 6(seis) membros, com a seguinte composição:

I - 2 (dois) representantes do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de Pernambuco -SETRANS/PE;

II - 1(um) representante da Companhia de Transportes Urbanos-CTU;

III - 3^º (três) representantes da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU/Recife;

IV - 1(um) representante do Comitê dos Usuários.

17.2 - A coordenação da Comissão competirá a um dos representantes da EMTU/Recife.

17.3 - A Comissão deliberará por maioria de votos.

17.4 - Quando se verificar empate nas votações, a deliberação final competirá à Diretoria da EMTU/Recife.

17.5 - A comissão reunir-se-á mediante convocação individual de seu Coordenador, com antecedência mínima de 02(dois) dias, e somente poderá deliberar com a presença de pelo menos 04(quatro) dos seus membros.

17.6 - A Comissão reunir-se-á na sede da EMTU/Recife, que providenciará os necessários serviços de secretaria.

17.7 - Das deliberações adotadas nas reuniões da Comissão, lavrar-se-á, em livro próprio, a competente ata.

18 - A EMTU/Recife, remeterá, para cada empresa operadora, os resultados apurados no período, contendo valores a pagar ou a receber, após o que poderão as empresas operadoras apresentarem, para julgamento por parte da EMTU/Recife, as reclamações que acharem pertinentes, respeitada a programação que será definida e divulgada pela EMTU/Recife.

18.1 - Após o julgamento previsto no caput deste item, a EMTU/Recife emitirá, para cada empresa operadora, as Notas de Débito ou de Crédito, contendo valores a pagar ou a receber.

18.2 - Os valores referidos no subitem anterior, a débito ou a crédito de cada empresa operadora, corresponderá à diferença, no período, entre os valores da Remuneração Considerada, da Receita Antecipada e de Adiantamentos, descontados os valores dos eventuais débitos provenientes de multas e da quantia correspondente à RST devida à EMTU/Recife.

19 - As empresas operadoras, para as quais forem expedidas Notas de Débito, deverão quitá-las até dois dias úteis, após o recebimento das mesmas.

19.1 - As empresas operadoras que não quitarem as Notas de Débito no prazo previsto no caput deste item, terão saldados seus débitos para com a CCT através da compensação com os recursos decorrentes de adiantamentos que vierem a receber.

20 - As empresas operadoras que não cumprirem com os prazos estabelecidos neste Manual, sofrerão as penalidades previstas no RTPP/RMR, Art. 99.

21 - As empresas operadoras para as quais forem expedidas Notas de Crédito, deverão receber as quantias correspondentes, até quatro dias úteis após o recebimento das referidas notas, desde que tenham sido quitadas todas as Notas de Débitos emitidas no período.

22 - No caso de ocorrer atraso no pagamento de Notas de Débito, as empresas operadoras que forem credoras da conta gráfica, receberão seus haveres, proporcionalmente à disponibilidade financeira verificada na aludida conta.

22.1 - Verificada a hipótese descrita no caput deste item, o saldo será pago às empresas operadoras credoras, após a

liquidação de todos os débitos em atraso, acrescido do rateio proporcional do montante correspondente às multas pagas pela devedoras, até o limite da Remuneração Devida a cada credora que tenha tido, no período, uma remuneração inferior à devida.

SEÇÃO II - REMUNERAÇÃO POR SERVIÇOS TÉCNICOS - RST

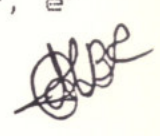
1 - Pelos serviços técnicos prestados ao STPP/RMR, em especial o gerenciamento da CCT, o controle operacional, o controle de combustível, o fornecimento de dados, a administração de bilhetes de passagens, o controle de viagens especiais, o cadastramento de veículos, a seleção e treinamento de pessoal, bem como a assistência técnica e gerencial às empresas operadoras, a EMTU/Recife receberá uma remuneração mensal a ser paga pelas mesmas.

2 - O cálculo da Remuneração será feito em função da média anual de passageiros transportados no ano anterior, em cada linha, considerando-se o seu valor como variável em relação à tarifa de cadaanel, vigente na ocasião do pagamento, de acordo com a tabela que constitui o ANEXO XI, deste instrumento.

3 - A remuneração de que tratam os itens anteriores deverá ser recolhida à tesouraria da EMTU/Recife, até o 10 (primeiro) dia útil do mês seguinte ao vencido.

4 - O não recolhimento até a data acima fixada, implicará na faculdade, atribuída à EMTU/Recife, de compensar o seu crédito por ocasião de adiantamentos ou da Remuneração que vier a receber a empresa operadora.

5 - A remuneração de que trata esta SEÇÃO será reajustada sempre que houver alteração no valor monetário das tarifas em vigor, e nos mesmos percentuais.



CAPÍTULO IX

COMUNICAÇÃO DO STPP/RMR

SEÇÃO I - COMUNICAÇÃO COM OS USUÁRIOS.

1 - A EMTU/Recife manterá a comunicação com os usuários do STPP/RMR, através da Central de Informações/Reclamações, reuniões nas comunidades ou na sede da Empresa, ou ainda através de ofícios e solicitações diversas.

1.1 - A Central de Informações/Reclamações efetuará o atendimento aos usuários, através de linha especial, onde a ligação será gratuita, podendo ser realizada de qualquer aparelho telefônico e de postos de atendimento externos à sede da EMTU/Recife.

1.1.1 - As informações solicitadas receberão retorno imediato, tendo como base os dados mantidos atualizados e cadastrados na EMTU/Recife.

1.1.2 - As reclamações e sugestões serão anotadas em formulário próprio, para posterior encaminhamento às áreas competentes da EMTU/Recife, bem como para registro e envio às empresas operadoras, que serão notificadas das irregularidades cometidas.

1.1.2.1 - A EMTU/Recife efetuará a análise técnica e terá um prazo máximo de 20(vinte) dias corridos, para que a resposta seja encaminhada ao usuário.

1.1.2.2 - As empresas operadoras deverão, no prazo indicado na correspondência encaminhada pela EMTU/Recife, nunca superior a 10(dez) dias corridos, dar o retorno informando as providências tomadas quanto às reclamações.

1.1.3 - Nos postos de atendimento serão coletadas as reclamações e sugestões para serem encaminhadas à Central de Informações/Reclamações, onde receberão o mesmo tratamento descrito acima.

1.2 - As comunidades da RMR, que procurarem a EMTU/Recife para apresentação de pleitos, reclamações e sugestões, serão atendidas através da realização de reuniões nas próprias comunidades ou na sede da Empresa.

1.2.1 - As reuniões visarão prestar esclarecimentos técnicos sobre o STPP/RMR, apresentar as justificativas da viabilidade ou não do acatamento das solicitações efetuadas, assim como informar às comunidades, as alterações operacionais que possam vir a ocorrer nas linhas de seu interesse.

1.2.2 - Sempre que julgar conveniente, a EMTU/Recife poderá convocar para comparecimento um representante da empresa operadora responsável pelos serviços, nas reuniões com as comunidades.

1.3 - A EMTU/Recife atenderá individualmente os usuários que a ela se dirijam, para formulação de reclamações/sugestões.

1.4 - As reivindicações, sugestões e reclamações encaminhadas à EMTU/Recife pelos usuários, através de documentação formal, após análise técnica, terão retorno no prazo máximo de 20(vinte) dias corridos.

1.4.1 - Quando necessário, a EMTU/Recife encaminhará a correspondência para as empresas operadoras, que deverão analisar e tomar as providências cabíveis, enviando resposta no prazo máximo de 10(dez) dias corridos.

SEÇÃO II - DIVULGAÇÃO

1 - Para divulgar as informações de interesse dos usuários do STPP/RMR, serão utilizados mecanismos como cartazes, folders, informativos, carro de som e demais meios de comunicação.

2 - A EMTU/Recife realizará campanhas educacionais visando contribuir para a utilização adequada dos equipamentos urbanos, de modo a ampliar o nível de informação e esclarecimento dos usuários do STPP/RMR, bem como campanhas promocionais dirigidas aos mesmos.

3 - O carro de som será utilizado pela EMTU/Recife nas divulgações especiais do STPP/RMR.

4 - Os impressos, como folders e informativos, serão utilizados como suporte para uma divulgação mais dirigida a um público alvo previamente definido.

5 - Para as divulgações pelos canais de mídia tradicionais (rádio, televisão e jornal), serão feitas campanhas de interesse geral, tendo como objetivo uma parcela maior da população.

6 - Os vidros situados atrás da poltrona do cobrador e do motorista serão de utilização exclusiva da EMTU/Recife, para a veiculação de cartazes informativos e institucionais determinados pela mesma.

6.1 - A determinação, de que trata o caput deste item, será comunicada pela EMTU/Recife, através de ofício, fixando o prazo de início e fim da veiculação.

7 - Não poderão ser colocados cartazes ou quaisquer dizeres nos vidros laterais e dianteiros do veículo, exceto os previamente autorizados pela EMTU/Recife.

8 - Os materiais informativos provenientes de outros órgãos ou entidades deverão ser previamente encaminhados à EMTU/Recife, que procederá análise e aprovação para sua veiculação.

9 - Não poderão ser veiculados cartazes que contenham publicidade/propaganda de empresas comerciais que tenham fins lucrativos.

SEÇÃO III - COMUNICAÇÃO VISUAL DOS VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS URBANOS

1 - A programação visual dos equipamentos e dos bens imóveis, integrantes do STPP/RMR, será de exclusiva competência da EMTU/Recife.

2 - As informações relativas à operação do STPP/RMR serão determinadas pela EMTU/Recife, podendo ser veiculadas através de placas, adesivos ou pinturas, no interior e/ou exterior dos veículos.

2.1 - Para a sinalização interna nos ônibus serão utilizadas placas metálicas, afixadas com rebites ou adesivos, contendo informações indicativas, de advertência e de regulamentação.

2.1.1- As placas indicativas serão:

I - NÚMERO DE ORDEM DO VEÍCULO - indicará a numeração de cada veículo pertencente à frota da empresa operadora.

Dimensão: 14,0 x 9,5 cm.

Material: placa de alumínio de 0,5 mm de espessura.

Pintura: azul Del Rey.

Impressão: serigráfica, letra helvética médium, na cor branca, com altura de 1,20 cm em caixa alta, número com altura de 4,0 cm, conforme modelo no ANEXO XII.

Localização para afixação: na parte frontal da carroceria do veículo, do lado direito do espelho retrovisor.

II - LOCAL RESERVADO PARA O DEFICIENTE FÍSICO - indicará a poltrona que preferencialmente será utilizada por deficiente físico, devendo ser obrigatoriamente cedida

pelos demais usuários, sempre que necessário.

Dimensão: 14,0 x 20,0 cm.

Material: placa de alumínio de 0,5 mm de espessura.

Pintura: azul Del Rey.

Impressão: serigráfica, letra helvética médium, na cor branca, com altura de 0,6 cm em caixa alta, pictograma do deficiente com formato 10,0 x 11,0 cm, logotipo EMTU com formato 2,0 x 2,15 cm, tarja branca com 0,4 cm de altura, conforme modelo no ANEXO XIII.

Dizeres: INFORMAÇÕES/RECLAMAÇÕES ligue 158, com 0,6 cm de altura.

Localização para afixação: na carroceria, ao lado da poltrona destinada ao deficiente físico.

2.1.2 - As placas de advertência serão:

- I - NÃO FUME NOS ÔNIBUS - indicará a proibição do fumo no interior do veículo, conforme determinação legal.

Dimensão: 14,0 x 20,0 cm.

Material: placa de alumínio de 0,5 mm de espessura.

Pintura: azul Del Rey.

Impressão: serigráfica, letra helvética médium, na cor branca com 1,2 cm de altura, pictograma circular, com diâmetro de 9,0 cm, na cor branca, tarja vermelha com 0,4 cm de altura, e símbolo do cigarro vazado na cor azul, logotipo EMTU no formato 2,0 x 2,15 cm, conforme modelo no ANEXO XIV.

Dizeres: RESPEITE O DIREITO DE QUEM NÃO FUMA, altura de 0,8 cm e INFORMAÇÕES/RECLAMAÇÕES ligue 158, com 0,6 cm de altura.

Localização para afixação: na parte frontal da carroceria do veículo, à direita da placa do número de ordem do veículo.

- *II - DIRIJA-SE AO MOTORISTA SÓ QUANDO NECESSÁRIO - indicará a necessidade de não desviar a atenção do motorista para evitar acidentes.

Dimensão: 14,0 x 9,5 cm.

Material: placa de alumínio de 0,5 mm de espessura.

Pintura: azul Del Rey.

Impressão: serigráfica, letra helvética médium, na cor branca, altura 1,2 cm, conforme modelo ANEXO XV.

Localização para afixação: na parte frontal da carroceria do veículo, do lado esquerdo do espelho retrovisor.

2.1.3 - As placas de Regulamentação serão:

*Hoje necessário
lado da
carroceria*
I - TARIFA - indicará o preço atualizado da passagem, referente à linha onde o ônibus está alocado.

Dimensão: 30,0 x 20,0 cm.

Material: placa de alumínio de 0,8 mm de espessura e moldura de perfil de alumínio, com friso para encaixe de chapas contendo numeração referente ao preço da tarifa.

Pintura: azul Del Rey.

Impressão: serigráfica, letra helvética médium, na cor branca, altura 2,4 cm em caixa alta, logotipo EMTU formato 4,1 x 4,5 cm, tarja na cor branca com 0,4 cm altura, conforme modelo no ANEXO XVI.

Dizeres: INFORMAÇÕES/RECLAMAÇÕES ligue 158, com 1,1 cm de altura.

Chapa: de alumínio de 0,3 mm, formato 2,5 x 3,5 cm, na cor azul Del Rey, com números brancos de 2,0 cm de altura.

Localização para afixação: na carroceria, na área situada acima da cadeira do cobrador.

II - O PASSE SÓ É VÁLIDO MEDIANTE A APRESENTAÇÃO DA CARTEIRA - indicará a obrigatoriedade da apresentação da carteira para o uso de passe.

Dimensão: 30,0 x 20,0 cm.

Material: placa de alumínio de 0,8 mm de espessura e moldura de perfil de alumínio.

Pintura: azul Del Rey.

Impressão: serigráfica, letra helvética médium, na cor branca, com tamanho 2,4 cm, em caixa alta, conforme modelo no ANEXO XVII.

Localização para afixação: na carroceria, acima da cadeira do cobrador, ao lado da placa do preço da tarifa.

2.2 - Para a sinalização externa nos ônibus serão utilizadas placas indicativas e pinturas na carroceria.

2.2.1 - As placas indicativas serão:

- I - "SUBÚRBIO" ou "CIDADE" - utilizada para indicar o sentido da Viagem.

Dimensão: 50,0 x 20,0 cm.

Material: placa de alumínio ou eucatex.

Pintura : azul Del Rey.

Impressão: serigráfica, letra helvética médium, na cor branca, com altura 7,0 cm em caixa alta, conforme modelo no ANEXO XVIII.

Localização para afixação: na parte interna do vidro dianteiro dos ônibus, na frente do motorista, com a legenda do sentido da viagem voltada para fora do veículo.

- II - VIA "LOCALIDADE" - indicará atendimento da Linha a localidades específicas.

Dimensão: 50,0 x 25,0 cm.

Material: placa de alumínio ou eucatex.

Pintura: azul Del Rey.

Impressão: serigráfica, letra helvética médium, na cor branca.

Dizeres: VIA em caixa alta, com altura de 7,0 cm e LOCALIDADE em caixa alta e baixa, com altura variadas de acordo com a extensão do nome, conforme modelo no ANEXO XIX.

Localização para afixação: na parte interna do veículo, no vidro dianteiro do motorista, com a legenda voltada para fora do veículo.

- III - INTEGRAÇÃO - indica Linha Integrada.

Dimensão: 50,0 X 25,0 cm.

Material: placa de eucatex ou de alumínio.

Pintura: verde folha.

Impressão: serigráfica, letra helvética médium, na cor branca.

Dizeres: INTEGRAÇÃO, em caixa alta e baixa com 5,0 cm de altura e o MEIO DE INTEGRAÇÃO, em caixa alta, com 10,0 cm de altura, conforme modelo no ANEXO XX.

Localização para afixação: no vidro dianteiro, com a legenda voltada para fora.

IV - "ITINERÁRIO" - indica as principais vias que compõem o trajeto percorrido pelo veículo na Linha.

Dimensão: 35,0 x 40,0 cm.

Material: placa de alumínio de 1,0 mm de espessura.

Pintura: azul Del Rey

Impressão: serigráfica, letra helvética médium, na cor branca, conforme modelo no ANEXO XXI.

Dizeres: NOME DA LINHA, com 2,4 cm em caixa alta e baixa, tarja branca, com 1,6 cm de altura, SUB/CID com 1,3 cm de altura em caixa alta e 05(cinco) VIAS com 2,0 cm em caixa baixa, e RECLAMAÇÕES/INFORMAÇÕES ligue 158, com 1,3 cm de altura, logotipo EMTU 2,0 x 2,15 cm de formato.

Localização para afixação: ao lado direito da porta de embarque, situada na parte traseira do veículo.

Encaixe: as placas serão encaixadas em suporte de perfil de alumínio em U, medindo 35,5 x 40,5 cm, rebitado na carroceria.

2.2.2 - A sinalização externa através de pintura determinará:

I - DESTINO - utilizada para indicar o Código e o nome da Linha.

Material: tecido branco.

Pintura: preta.

Impressão: serigráfica, letra helvética "condensed bold", variando de 4,0 a 16,0cm em função do nome da linha e do tipo de carroceria, na cor branca, vazada no tecido, código com altura de 7,0 a 16,0 cm, conforme modelo no ANEXO XXII, e normas e instruções complementares específicas estabelecidas pela EMTU/Recife.

Localização para afixação: na parte superior da dianteira do ônibus.

II - NÚMERO DE ORDEM DO VEÍCULO - conforme definido no item 2.1.1, subitem I, desta SEÇÃO.

Pintura: preta, quando o veículo possuir cor clara e branca, quando o veículo possuir cor escura.

Impressão: número helvética normal, com 20,0 cm de altura.

Localização para pintura: na carroceria, nas duas laterais próximas à frente do ônibus, bem como em sua parte posterior e frontal, conforme modelo no ANEXO XXIII.

III - CÓDIGO DA ÁREA - indicará o número que especifica a divisão físico-operacional do STPP/RMR.

Pintura: preta, quando o veículo possuir cor clara e branca, quando o veículo possuir cor escura.

Impressão: letra helvética normal, com 10,0 cm de altura e número helvética normal, com 20,0 cm de altura.

Localização para pintura: na carroceria, na parte posterior das duas laterais do veículo.

2.3 - A EMTU/Recife poderá, a qualquer momento, determinar novas formas de sinalização para informações relativas ao STPP/RMR.

3 - Obedecidas as normas contidas neste Manual, os ônibus pertencentes às empresas operadoras do STPP/RMR poderão trafegar conduzindo, em sua parte externa (laterais e vidro traseiro), propaganda comercial ou institucional,

3.1 - Para a veiculação de publicidade e propaganda nos ônibus a empresa operadora deverá enviar a sua programação visual, juntamente com a indicação do local de sua afixação, para ser previamente submetida à apreciação e aprovação da EMTU/Recife.

3.2 - A utilização da parte externa dos ônibus para afixação de publicidade não poderá interferir ou prejudicar as informações institucionais.

3.3 - Na parte externa dos vidros traseiros dos veículos, o espaço reservado à publicidade, consistirá em uma faixa com 20,0 cm em toda sua extensão, contados a partir do limite superior dos mesmos.

3.4 - Nas laterais dos veículos, só será permitida a utilização dos espaços livres situados na carroceria, acima da linha dos limites superiores dos pneus.

3.5 - A colocação e retirada dos painéis publicitários nos ônibus, somente poderá ser efetuada de modo a não prejudicar a operação dos serviços.

4 - A sinalização do mobiliário urbano será determinada e afixada pela EMTU/Recife, variando com o tipo de equipamento.

4.1 - O mobiliário urbano poderá conter publicidade/propaganda a critério exclusivo da EMTU/Recife.

5 - Poderão ser determinadas pela EMTU/Recife, para colocação no mobiliário urbano, outras informações que se fizerem necessárias.

DBE

CAPÍTULO X

PESSOAL DE OPERAÇÃO

1 - As empresas operadoras deverão cumprir os critérios estabelecidos na Política de Recursos Humanos para o STPP/RMR, fixados pela EMTU/Recife.

1.1 - A Política de Recursos Humanos será responsável pela uniformização da postura das empresas operadoras com relação ao seu pessoal, detalhando os seguintes aspectos:

I - Recrutamento;

II - Seleção;

III - Admissão;

IV - Avaliação;

V - Acompanhamento;

VI - Capacitação de Pessoal.

1.2 - Nos casos de descumprimento da Política de Recursos Humanos, por parte da empresa operadora, poderá a EMTU/Recife realizar auditoria, de acordo com o previsto no Art. 8º do RTPP/RMR.

2 - A EMTU/Recife propiciará treinamento ao pessoal de operação, cabendo às empresas operadoras envolvidas, a liberação remunerada dos participantes em cada curso.

3 - Todo pessoal de operação deverá apresentar-se para o serviço devidamente uniformizado e identificado.

4 - As empresas operadoras deverão seguir as especificações determinadas pela EMTU/Recife quanto ao modelo e quantidade de fardamento a ser distribuído durante o ano, para o pessoal de operação.

5 - A EMTU/Recife poderá a qualquer momento, exigir das empresas operadoras o fornecimento do cadastro do pessoal de operação, que estará disponível ao CMTU.

5.1 - No cadastro deverá constar:

I - nome completo do empregado;

- II - função;
- III - data de admissão;
- IV - datas e tipos de treinamentos realizados;
- V - exame médico;
- VI - exame psicológico;
- VII - número da carteira profissional;
- VIII- data de nascimento;
- IX - carteira de habilitação;
- X - histórico profissional.

5.2 - A empresa operadora deverá manter sempre o cadastro do seu pessoal de operação atualizado, para suprimento das informações que vierem a ser solicitadas pela EMTU/Recife.

6 - Caberá ao pessoal de operação o cumprimento dos deveres constantes dos Art.71 a Art.74 do RTPP/RMR, sob pena do enquadramento na sanção prevista no Art.99, do referido instrumento normativo.

7 - O despachante deverá preencher, nos Terminais das Linhas, a Ficha de Controle de Terminal onde serão registradas as principais informações sobre a operação diária de cada uma delas, tais como o número de ordem, horário de saída e chegada nos Terminais e Catraca de cada veículo, por Viagem.

7.1 - Da Ficha de Controle de Terminal serão extraídos os dados que servirão de subsídio para a avaliação e controle do STPP/RMR, e para os cálculos tarifários e de remuneração das empresas operadoras.

7.2 - As informações preenchidas na referida ficha, deverão estar de acordo com o efetivamente realizado durante a operação, sob pena de enquadramento da empresa operadora na sanção prevista no inciso II, GRUPO 3, Art.99, do RTPP/RMR.

8 - As empresas operadoras deverão dotar suas garagens de condições mínimas de infra-estrutura, visando o fornecimento de local destinado a repouso e alimentação, para atendimento ao pessoal de operação.

CAPÍTULO XI

SERVIÇOS ESPECIAIS

1 - Serviços Especiais serão aqueles executados através de contratos, objetivando atender o transporte de escolares e quaisquer outras categorias que usufruam, em grupo, de serviços similares, com periodicidade definida, e os que se constituem em viagens com finalidade recreativa.

2 - Para cada Viagem recreativa as empresas operadoras preencherão a Ficha de Controle de Viagens Turísticas, constante no ANEXO XXIV.

2.1- As Fichas de Controle de Viagens Turísticas deverão ser obtidas na sede da EMTU/Recife, através de requerimento por parte da empresa operadora, em talões com 50 (cinquenta) fichas, em 03 (três) vias cada, sendo as 02 (duas) primeiras destacáveis.

2.2- A cada uma das vias será dada a seguinte destinação:

- I - 1a. (primeira) via, deverá acompanhar o veículo na Viagem;
- II - 2a. (segunda) via, deverá também acompanhar o veículo na Viagem e, não sendo retida pela Fiscalização, será recolhida à EMTU/Recife, obedecida a mesma sistemática da Ficha de Controle de Terminal;
- III - 3a. (terceira) via, deverá permanecer fixa no talão.

3 - A EMTU/Recife fornecerá às empresas operadoras 02 (dois) talões por ponto de contratação de Viagens, sendo os mesmos renovados mediante a apresentação de um dos anteriormente distribuídos para cada ponto, devendo a solicitação ser feita com antecedência mínima de 02 (dois) dias úteis.

4 - No caso de cancelamento de Viagem, após o preenchimento da ficha, as três vias deverão permanecer no talão contendo a informação de que a Viagem foi cancelada, e enviadas posteriormente à EMTU/Recife.

5 - Os veículos componentes da Frota do STPP/RMR só poderão ser utilizados nos Serviços Especiais, com a prévia e expressa autorização da EMTU/Recife, conforme Art. 51 do RTPP/RMR. ?

52

CAPÍTULO XII

NORMAS DE AVALIAÇÃO DAS EMPRESAS OPERADORAS

1 - Competirá à EMTU/Recife a avaliação das empresas operadoras visando garantir o bom funcionamento do STPP/RMR e acompanhar o bom desempenho das mesmas, para que sejam atendidas condições mínimas administrativas, financeiras e operacionais, sob pena de não lhes ser conferida permissão ou sua renovação, conforme disposto no Art. 25 do RTPP/RMR, e seus parágrafos.

2 - A avaliação se dará numa periodicidade semestral, dando origem a um dossiê que será encaminhado às empresas operadoras para conhecimento e cumprimento das determinações integrantes do mesmo.

2.1 - As informações que darão origem ao dossiê, a que se refere o caput deste item, serão obtidas pela média aritmética dos valores de cada elemento, coletados mensalmente durante o semestre objeto da avaliação pretendida, excetuando-se o índice de renovação de Frota, do elemento custos, que será obtido conforme descrito na Seção VI, deste Capítulo.

2.2 - Em caso de descumprimento, por parte das empresas operadoras, das determinações constantes do dossiê a que se refere o caput deste item, estarão as mesmas sujeitas às penalidades previstas no CAPÍTULO V, do RTPP/RMR.

3 - As empresas operadoras serão classificadas de acordo com o número de pontos obtidos na sua avaliação, conforme a tabela abaixo:

NÚMERO DE PONTOS	CLASSIFICAÇÃO
maior ou igual a 9 (nove) ou menor ou igual a 10 (dez)	ÓTIMO
maior ou igual a 7 (sete) ou menor que 9 (nove)	BOM
maior ou igual a 5 (cinco) ou menor que 7 (sete)	REGULAR
maior ou igual a 3 (três) ou menor que 5 (cinco)	RUIM
menor que 3 (três)	PÉSSIMO

3.1 - O conceito satisfatório, necessário para a renovação automática das permissões, de conformidade com o previsto no Art. 25 e seus parágrafos do RTPP/RMR, será obtido quando a empresa operadora alcançar o número de pontos entre 5 (cinco) e 10 (dez) ficando a vigência das permissões referidas, fixadas em conformidade com o Art. 30 do aludido Regulamento.

3.2 - Quando a empresa operadora obtiver uma pontuação menor que 5 (cinco), terá conceito insatisfatório.

4 - O número de pontos para a classificação das empresas operadoras será obtido através da avaliação dos seguintes elementos:

I - caracterização da Frota;

II - instalações da garagem;

III- desempenho operacional;

IV - reclamação dos usuários;

V - penalidades;

VI - custos.

5 - Os elementos, relacionados no item anterior, terão pesos diferenciados, conforme a tabela abaixo, que serão multiplicados pelo número de pontos obtidos na avaliação de cada um deles, objetivando a classificação final da empresa operadora.

ELEMENTOS	PESOS
I	1
II	0,5
III.....	4
IV.....	1
V	1,5
VI	2

6 - Todos os valores, com exceção dos pesos, quando forem fracionados, serão arredondados para o inteiro imediatamente superior, quando forem iguais ou maiores a 0,5(zero vírgula cinco) e para o inteiro imediatamente inferior, quando forem menores que 0,5(zero vírgula cinco).

SEÇÃO I - CARACTERIZAÇÃO DA FROTA

1 - A disponibilidade da Frota decorrente do número de ônibus e de suas condições de operação influenciará na execução dos serviços.

2 - Os veículos convencionais terão vida útil de 7 (sete) anos, podendo a mesma ser alterada pela EMTU/Recife, ocasião em que deverá ser, automaticamente ajustada a tabela do item 3 desta Seção, pois para os veículos com idade média acima da vida útil, a pontuação será zero.

3 - Na avaliação da disponibilidade da Frota será considerado como parâmetro a sua idade média, conforme tabela abaixo:

IDADE MÉDIA DA FROTA

NÚMERO DE PONTOS

até 2 anos (inclusive)	10
de 2 até 3 anos (inclusive)	08
de 3 até 4 anos (inclusive)	06
de 4 até 5 anos (inclusive)	04
de 5 até 6 anos (inclusive)	02
de 6 até 7 anos (inclusive)	01
acima de 7 anos	00

SEÇÃO II - INSTALAÇÃO DA GARAGEM

1 - A adequação das instalações da garagem para o suporte da operação dos serviços, juntamente com os equipamentos básicos adequados de manutenção, indicarão a classificação de cada empresa operadora.

2 - Serão analisados neste elemento, os seguintes itens:

I - a área da garagem;

II - a existência de alojamento, para o pessoal de operação.

3 - A área considerada necessária para as garagens das empresas operadoras será de 150 m² por veículo, sendo a sua pontuação de acordo com a tabela abaixo:

ÁREA (m²/veículo)

NÚMERO DE PONTOS

maior ou igual a 150	10
149 a 120	05
menor que 120	00

4 - As instalações do alojamento, dormitórios, sanitários e armários para o pessoal de operação das empresas operadoras do STPP/RMR, será avaliada na forma apresentada na tabela abaixo:

Handwritten signature

INSTALAÇÕES DO ALOJAMENTO

NÚMERO DE PONTOS

dormitório com sanitários e com armários	10
dormitório com sanitários	08
dormitório sem sanitários e com armários	06
dormitório sem sanitários e sem armários	02
sem dormitório	00

5 - O total final de pontos, a ser considerado na avaliação das instalações da garagem e manutenção da Frota, será o valor resultante da soma do número de pontos obtidos pela empresa operadora nos itens áreas de garagem e existência de alojamento, sendo neles incidentes os pesos 06(seis) e 04(quatro) respectivamente.

SEÇÃO III - DESEMPENHO OPERACIONAL

1 - A EMTU/Recife, de conformidade com o disposto no Art. 7º do RTPP/RMR, estabelecerá os parâmetros técnico-operacionais dos serviços que deverão ser rigorosamente cumpridos pelas empresas operadoras.

2 - Em função do efetivo cumprimento das determinações fixadas, a que se refere o item anterior, as empresas operadoras serão avaliadas e classificadas de acordo com o seu desempenho.

3 - Para a avaliação do desempenho operacional serão considerados os seguintes itens:

I - índice de Cumprimento de Viagens-IV

II - índice de Cumprimento de Frota-IF

III- índice de Quebra dos Veículos-IQ

4 - O índice de Cumprimento de Viagens-IV será obtido pela divisão entre o número de Viagens Admitidas para a remuneração das empresas operadoras e o número de Viagens Programadas pela EMTU/Recife multiplicado por 100(cem), sendo a sua pontuação de acordo com a tabela abaixo:

ÍNDICE DE CUMPRIMENTO DE VIAGENS (%)

NÚMERO DE PONTOS

100	10
99	08
98	06
97	04
96	02
95 ou abaixo	00

5 - O índice de Cumprimento da Frota-IF será obtido pela divisão entre a Frota Admitida para a remuneração das empresas operadoras e o número correspondente à Frota Programada pela EMTU/Recife, multiplicado por 100(cem) sendo a sua pontuação de acordo com a tabela abaixo:

ÍNDICE DE CUMPRIMENTO DE FROTA (%)

NÚMERO DE PONTOS

100	10
99	08
98	06
97	04
96	02
95 ou abaixo	00

6 - O índice de Quebrados Veículos-IQ será obtido pela divisão entre o número de veículos que quebraram e o número correspondente à Frota Admitida para remuneração das empresas operadoras, multiplicado por 100(cem) sendo a sua pontuação de acordo com a tabela abaixo:

ÍNDICE DE QUEBRA DE VEÍCULOS (%)

NÚMERO DE PONTOS

menor ou igual a 1(hum)	10
maior que 1(hum) ou menor ou igual a 5(cinco)	08
maior que 5(cinco) ou menor ou igual a 8(oito)	06
maior que 8(oito) ou menor ou igual a 12(doze)	04

maior que 12(doze) ou menor ou igual a 15(quinze) 02
maior que 15(quinze) 00

7 - O total final de pontos, a ser considerado na avaliação do desempenho operacional, será o valor resultante da ponderação do número de pontos obtidos pela empresa operadora nos índices de cumprimento de Viagens, de Frota e de quebra de veículos, sendo neles incidentes os pesos 5(cinco), 3(três) e 2(dois), respectivamente.

SEÇÃO IV - RECLAMAÇÕES DOS USUÁRIOS

1 - As reclamações feitas pelos usuários, através da Central de Informações/Reclamações da EMTU/Recife, através de ofícios e formalmente nas reuniões de comunidade, quando constatadas pela fiscalização da EMTU/Recife, indicarão o julgamento da população usuária do STPP/RMR, quanto ao serviço prestado pelas empresas operadoras.

2 - Na avaliação do desempenho das empresas operadoras será considerado o número de reclamações dos usuários, através dos seguintes itens:

I - registros feitos na Central de Informações/Reclamações da EMTU/Recife;

II - registros feitos formalmente pelas comunidades na EMTU/Recife.

3 - Na avaliação dos registros feitos na Central referida no item anterior, serão consideradas as seguintes reclamações, com os respectivos pesos, diferenciados de acordo com a gravidade da irregularidade constatada:

I - o fumo no interior dos ônibus, quando praticado pelo pessoal de operação (peso 01);

II - o não cumprimento, por parte das empresas operadoras, do Itinerário determinado pela EMTU/Recife (peso 03);

III - o não cumprimento, por parte das empresas operadoras, dos QHs determinados pela EMTU/Recife (peso 03);

IV - a deficiência na manutenção dos veículos, em especial nas portas, janelas e Catracas (peso 03);

V - a falta de higiene nos veículos (peso 02);

VI - a falta de segurança dos veículos, em especial pneus

carecas, porta totalmente quebrada, ônibus sem espelho retrovisor, sem freio, causando choque elétrico e direção com folga (peso 03);

VII - a recusa de passes e bilhetes, por parte do pessoal de operação, nas linhas onde existe a obrigatoriedade de recebê-los (peso 02);

VIII- a cobrança indevida do valor da tarifa vigente (peso 02);

IX - a retenção de troco no pagamento das passagens (peso 02);

X - a condução dos veículos fora das normas estabelecidas pelos órgãos competentes, tais como excesso de velocidade e ultrapassagem de semáforos fechados (peso 03).

4 - Na avaliação dos registros feitos pelas comunidades, formalmente à EMTU/Recife, serão consideradas as seguintes reclamações, com os respectivos pesos:

I - o não cumprimento do QHs determinados pela EMTU/Recife (peso 03);

II - o excesso de lotação por redução da Frota determinada pela EMTU/Recife (peso 02);

III - a queima de Paradas determinadas pela EMTU/Recife (peso 02);

IV - a deficiência na operação dos serviços, com a reivindicação da retirada da empresa operadora, quando esta solicitação for realizada pelas comunidades que representam 50% de suas linhas (peso 04).

5 - A quantidade de reclamações dos usuários, através da Central de Informações/Reclamações, será obtida pelo produto do número de reclamações e seu respectivo peso.

6 - A quantidade de reclamações dos usuários, realizadas através da Comunidade, será obtida pelo produto do número de reclamações, seu respectivo peso e o índice de representatividade, que será 5(cinco).

7 - A quantidade final de reclamações dos usuários será a divisão onde o numerador é o produto da soma da quantidade de reclamações realizadas através da Central e das Comunidades pelo fator 10000 (dez mil) e o denominador será o número de passageiros transportados por cada empresa operadora.

8 - Na avaliação das reclamações dos usuários serão considerados pontos, conforme a tabela abaixo:

NÚMERO DE RECLAMAÇÕES

NÚMERO DE PONTOS

até 10	10
11 a 20	08
21 a 30	06
31 a 40	04
41 a 50	02
acima de 50	00

SEÇÃO V - PENALIDADES

1 - Para garantir o nível de serviço estabelecido pela EMTU/Recife e manter o bom andamento do mesmo, deverão ser aplicadas às empresas operadoras, penalidades, quando forem constatadas irregularidades previstas no RTPP/RMR.

2 - As penalidades aplicadas às empresas operadoras serão consideradas para a sua avaliação, com pesos diferenciados, de acordo com a gravidade da infração cometida, sendo os pesos os seguintes:

- I - afastamento do preposto (peso 01)
- II - multas do grupo 1 (peso 01)
- III - multas do grupo 2 (peso 02)
- IV - multas do grupo 3 (peso 03)
- V - multas do grupo 4 (peso 04)
- VI - multas do grupo 5 (peso 05)
- VII - multas do grupo 6 (peso 06)
- VIII - multas do grupo 7 (peso 08)
- IX - multas do grupo 8 (peso 09)
- X - advertência por escrito (peso 10)
- XI - retirada de circulação do veículo (peso 16)
- XII - suspensão da operação (peso 35)

3 - O número de multas de cada empresa operadora será obtido pela divisão entre o número de multas aplicadas multiplicadas pelo seu respectivo peso e o número de visitas realizadas para a

constatação da infração que lhes deram origem.

4 - Na avaliação das penalidades aplicadas serão considerados os pontos conforme a tabela abaixo:

NÚMERO DE PENALIDADES	NÚMERO DE PONTOS
até 4	10
5 à 10	08
11 à 14	06
15 à 20	04
21 à 30	02
acima de 30	00

SEÇÃO VI - CUSTOS

1 - Os custos de produção dos serviços serão definidos pela EMTU/ Recife, através da planilha de custos, que servirá de subsídio para a fixação das tarifas e para a remuneração das empresas operadoras, sendo necessário, portanto, seu controle e acompanhamento.

2 - O desempenho gerencial das empresas operadoras influenciará diretamente em índices que integrarão os custos, sendo avaliados, dentre estes, os seguintes:

I - rendimento específico de combustível;

II - índice de renovação de frota.

3 - O rendimento específico de combustível será obtido pela divisão entre a quilometragem programada pela EMTU/Recife e o abastecimento de combustível da frota alocada para a operação do STPP/RMR.

3.1 - Será considerada uma faixa com limites superiores e inferiores, para a admissão dos rendimentos de combustível de cada empresa operadora, sendo os limites superiores e inferiores obtidos através da soma e subtração, respectivamente, entre a média aritmética dos rendimentos de todas as empresas operadoras do STPP/RMR e o seu desvio padrão.

3.2 - Na avaliação do rendimento específico de combustível-RE será considerada a pontuação da tabela abaixo:

RENDIMENTO ESPECÍFICO

NÚMERO DE PONTOS

limite superior (inclusive) e acima	10
entre o limite superior (exclusive) e a média (inclusive) ...	08
entre a média (exclusive) e o limite inferior (inclusive) ...	04
abaixo do limite inferior	00

4 - O índice de Renovação da Frota-IRF será obtido pela divisão entre o número de veículos efetivamente renovados pela empresa operadora durante o semestre, e o número de veículos a serem renovados no referido período, multiplicado por 100(cem).

4.1 - O número de veículos efetivamente renovados no semestre será obtido pelo total de veículos que comprovadamente substituíram outros com idade média superior, e que tenham sido adquiridos com chassi e carroceria novos, ou seja, zero quilômetro.

4.2 - O número de veículos a ser renovado no semestre será obtido considerando-se 50% (cinquenta por cento) do total de veículos a ser renovado durante o ano em que se está efetivando o processo de avaliação.

4.3 - Para cada índice obtido corresponderá uma pontuação, discriminada na tabela abaixo:

ÍNDICE DE RENOVAÇÃO DE FROTA (%)	NÚMERO DE PONTOS
acima ou igual a 100(cem)	10
99 à 80	08
79 à 60	06
59 à 40	04
39 à 20	02
abaixo de 20	00

5 - O total final de pontos a ser considerado na avaliação dos índices de custo da planilha tarifária será obtido pela ponderação do número de pontos obtidos no rendimento específico de combustível e do índice de renovação de frota, sendo neles incidentes os pesos 04(quatro) e 06(seis), respectivamente.

Handwritten signature/initials

CAPÍTULO XIII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

1 - A EMTU/Recife poderá delegar a terceiros, a seu único e exclusivo critério, as prerrogativas que lhe foram atribuídas por legislação específica e, em especial, as constantes do Capítulo I, do RTPP/RMR.

2 - A EMTU/Recife poderá, a qualquer tempo, realizar quaisquer ajustes a este Manual julgados necessários ao adequado funcionamento do STPP/RMR;

3 - As disposições estabelecidas neste Manual terão como prazo inicial, para seu cumprimento obrigatório, o dia 1º de março de 1991.

ABC

A N E X O S

[Handwritten signature]

ANEXO - I

EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS - EMTU/RECIFE
DIRETORIA TÉCNICA - DT
GERÊNCIA DE PROGRAMAÇÃO DO SISTEMA - GPS

ORDEN DE SERVIÇO DE OPERAÇÃO - O.S.O.

EMPRESA :
CODIGO :
LINHA :
ÁREA DE ATUAÇÃO :
CLASSIFICAÇÃO :
TIPO DE VEICULO :
INÍCIO VALIDADE :

DADOS OPERACIONAIS

DESCRIÇÃO	DIAS ÚTEIS	SÁBADOS	DOMINGOS
FROTA			
1a. VIAGEM SUBÚRBIO			
1a. VIAGEM PTO. SUBÚRBIO			
ÚLTIMA VIAGEM SUBÚRBIO			
ÚLTIMA VIAGEM PTO. RETORNO			
No. DE VIAGENS			
EXTENSÃO ÚTIL (km)			
EXTENSÃO MORTA (km)			
QUILOMETRAGEM ÚTIL			
QUILOMETRAGEM MORTA			
FAIXA HORÁRIA DE PICO			
VELOCIDADE MÉDIA (km/hora)			
INTERVALO MÉDIO (min)			
DIAS ÚTEIS	SÁBADOS	DOMINGOS	
FAIXA HORÁRIA INT1 INT2 ROT	FAIXA HORÁRIA INT1 INT2 ROT	FAIXA HORÁRIA INT1 INT2 ROT	

[Handwritten signature]

ANEXO II

EM EMPRESA METROPOLITANA
DE TRANSPORTES URBANOS

7U EMTU/RECIFE

QUADRO DE HORÁRIO DA O.S.O. N^o

LINHA		DATA
CÓDIGO		VISTO
VALIDO PARA		

[illegible]

Port - 02/91

ANEXO-III

FICHA DE CONTROLE DE TERMINAL

RAZÃO SOCIAL DA EMPRESA

DATA

NOME DA LINHA

LOTE 800

ODD. LINHA

S E O	NÚMERO DO VEÍCULO	HORÁRIO		CONTROLE DA EMPRESA	S E O	NÚMERO DO VEÍCULO	HORÁRIO		CONTROLE DA EMPRESA
		CHEGADA	SAÍDA				CHEGADA	SAÍDA	
01					31				
02					32				
03					33				
04					34				
05					35				
06					36				
07					37				
08					38				
09					39				
10					40				
11					41				
12					42				
13					43				
14					44				
15					45				
16					46				
17					47				
18					48				
19					49				
20					50				
21					51				
22					52				
23					53				
24					54				
25					55				
26					56				
27					57				
28					58				
29					59				
30					60				

OBSERVAÇÕES

EM ENTU/RECIFE

EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS

ANEXO-IV



BOLETIM DE CONTROLE DE PASSAGEIROS

SITURB/CPM

CÓD. EMPRESA	NOME EMPRESA	DATA

S E Q	CÓD. DA LINHA	NÚMERO DO VEÍCULO	HORA		CATRACA		Nº DE VIAGENS
			INICIAL	FINAL	INICIAL	FINAL	

S E Q	CÓD. DA LINHA	ESTUDANTES		GRATUITO		VALE-TRANSP EMTU	OBS.
		TIPO	QUANT.	EMTU	OUTROS		

RESP. EMPRESA	RESP. EMTU
---------------	------------

ANEXO-V

CONTROLE DIÁRIO DE FORNECIMENTO DE ÓLEO DIESEL

LOTE DOC

RAZÃO SOCIAL DA EMPRESA

DATA

COD. EMP.

S E Q	Nº DO VEÍCULO	QUANTIDADE DE COMBUSTÍVEL	S E Q	Nº DO VEÍCULO	QUANTIDADE DE COMBUSTÍVEL	S E Q	Nº DO VEÍCULO	QUANTIDADE DE COMBUSTÍVEL	S E Q	Nº DO VEÍCULO	QUANTIDADE DE COMBUSTÍVEL
001			038			075			112		
002			039			076			113		
003			040			077			114		
004			041			078			115		
005			042			079			116		
006			043			080			117		
007			044			081			118		
008			045			082			119		
009			046			083			120		
010			047			084			121		
011			048			085			122		
012			049			086			123		
013			050			087			124		
014			051			088			125		
015			052			089			126		
016			053			090			127		
017			054			091			128		
018			055			092			129		
019			056			093			130		
020			057			094			131		
021			058			095			132		
022			059			096			133		
023			060			097			134		
024			061			098			135		
025			062			099			136		
026			063			100			137		
027			064			101			138		
028			065			102			139		
029			066			103			140		
030			067			104			141		
031			068			105			142		
032			069			106			143		
033			070			107			144		
034			071			108			145		
035			072			109			146		
036			073			110			147		
037			074			111			148		

CONSUMO TOTAL DO DIA

EM EMTU/RECIFE

EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS

ANEXO-VI

EM EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS EMTU/RECIFE		MAPA DE RESGATE OU DE PRESTAÇÃO DE CONTAS		1	2	3	4
5	6	7	8	9	10		
11	12	13	14	15	16		
17	18	19	20	21	22		
23	24	25	26	27	28		
29	30	31	32	33	34		
35	36	37	38	39	40		
41	42	43	44	45	46		
47	48	49	50	51	52		
53	54	55	56	57	58		
59	60	61	62	63	64		
65	66	67	68	69	70		
71	72	73	74	75	76		
77	78	79	80	81	82		
83	84	85	86	87	88		
89	90	91	92	93	94		
95	96	97	98	99	100		

ANEXO-VII



EMTU/Recife

CERTIFICADO DE LACRE Nº 1871

CERTIFICAMOS QUE A CATRACA, DE N.º

DE MARCA

, MODELO

DE PROPRIEDADE DA

, FOI NESTA DATA

/ / 198

LACRADA

PELA

VEZ,

RECEBENDO

COM

O

LACRE

O

SELO

DE

N.º

, ESTANDO

O

SEU

REGISTRO

ACUSANDO

RECIFE,

DE

DE 198

DE ACORDO

CERTIFICO

ASS. REP. P/ EMPRESA

ASS. REP. DA EMTU

ANEXO-VIII



Empresa Metropolitana
de Transportes Urbanos
EMTU Recife

COMUNICAÇÃO DE SUBSTITUIÇÃO DE CATRACA

Da:

Nº

A : GEF

EMPRESA: _____ DATA ____/____/____

CARRO N.º _____

DADOS DAS CATRACAS

RETIRADA

Plaqueta: _____

Selos: _____ e _____

Encerrante: _____

Motivo da Troca: _____

APLICADA

Plaqueta: _____

Selos: _____ e _____

Encerrante: _____

Recife, ____ de ____ de 19 ____

De acordo - dados

Ass. rep. Empresa

Ass. rep. EMTU

[Handwritten signature]

ANEXO-IX

EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS EM TU		Nº 59688 DATA _____
AUTUAÇÃO DE INFRAÇÕES		
EMPRESA →		
RAZÃO SOCIAL CÓDIGO		
LINHA →		
NOME CÓDIGO		
ÔNIBUS → Nº DE ORDEM PLACA M 		

CÓDIGO DA IRREG.	HORA	LOCAL	MUN.
FISCAL → NUMERO ASSINATURA			

EM U EMTU/RECIFE
EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS

ΣΕΚ

ΣΚΕΡ

Old Spring

263

2018年12月15日 星期二 15:15

DATA DA 01-01-2000

[illegible]

DATA DE VENCIMENTO	VALOR TOTAL APOS O VENCIMENTO

DATA SET	VARIABLES
INDEPENDENT	AGE, SEX, RACE, EDUCATION, INCOME, OCCUPATION, RELIGION, POLITICAL AFFILIATION, MARITAL STATUS, CHILDREN, PARENTS, SIBLINGS, NEIGHBORS, FRIENDS, CO-WORKERS, TEACHERS, STUDENTS, EMPLOYERS, CUSTOMERS, SUPPLIERS, Vendors, Competitors, Partners, Suppliers, Customers, Employees, Managers, Executives, Board Members, Shareholders, Stakeholders, Community, Society, Government, Media, Public, Private, Non-Profit, For-Profit, etc.

DATA DE VENCIMENTO	VALOR TOTAL ATÉ O VENCIMENTO	VALOR TOTAL APÓS O VENCIMENTO

DATA DE VENCIMENTO	VALOR TOTAL ATÉ O VENCIMENTO	VALOR TOTAL APÓS O VENCIMENTO

VALOR TOTAL ATE O VENCIMENTO	
---------------------------------	--

VALOR TOTAL ATE 25/06/2010	
-------------------------------	--

Name _____

WOLFE

575 RECIBOSO E VALISO COM AUTENT CAÇAO MECÂNICA



ANEXO XI

ANEL		TARIFA (Cz\$)	RST/PASSAGEIROS
No.	USUÁRIOS		
1o.	67%	42,00	1,00
2o.	13%	55,00	1,20
3o.	4%	75,00	1,60
4o.	16%	90,00	1,80

ANEXO - XII



ABC



**NÃO FUME
NOS ÔNIBUS**



**RESPEITE O DIREITO
DE QUEM NÃO FUMA**

**EM
7U**

**INFORMAÇÕES
RECLAMAÇÕES
LIGUE 158**

1,2cm

9,0cm

20,00cm

0,8cm

0,4cm

0,6cm

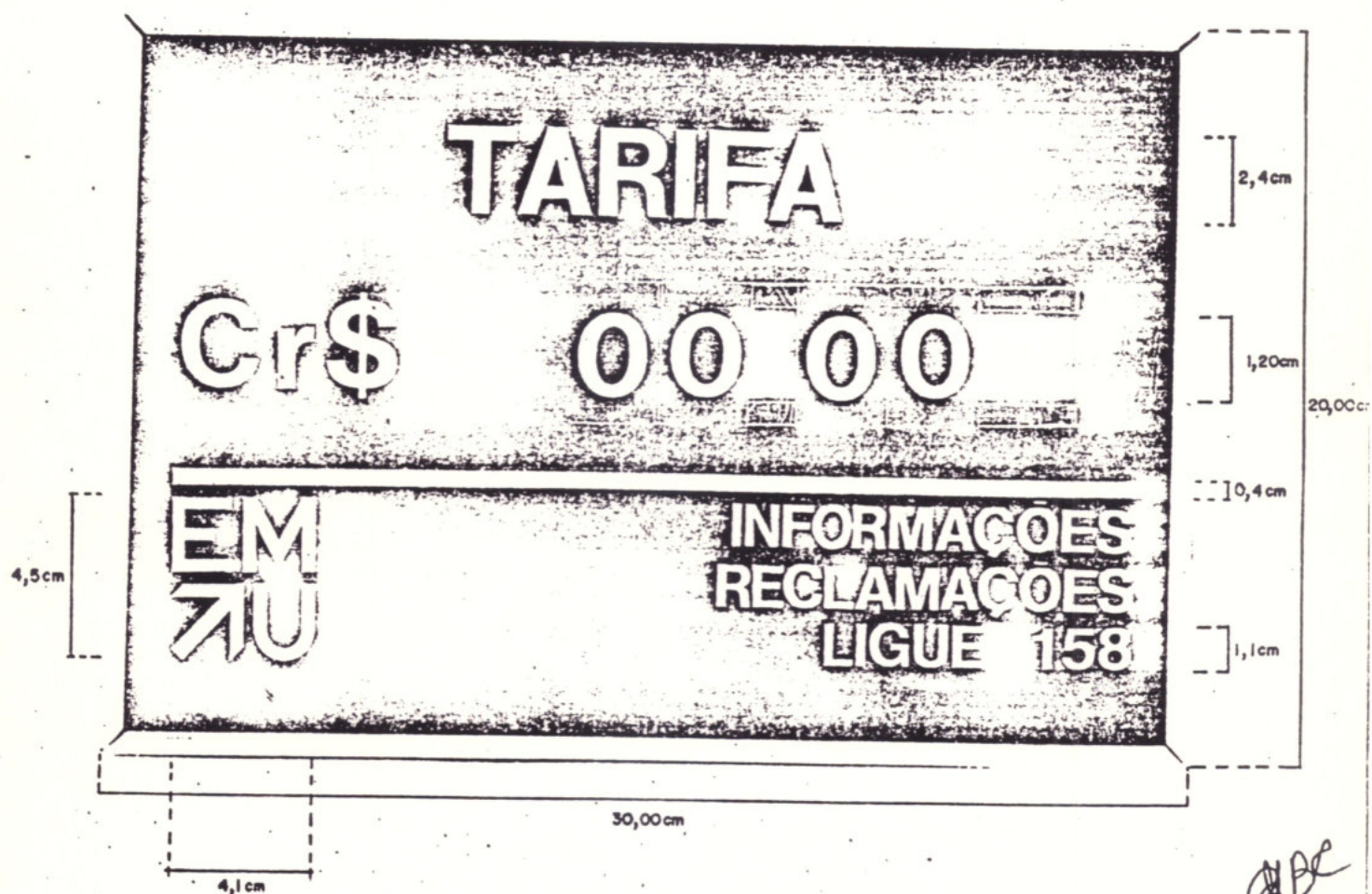
2,15cm

14,00cm

2,0cm

Handwritten signature

ANEXO - XVI



ANEXO - XV



14,00cm

dece

**O PASSE SÓ É
VÁLIDO MEDIANTE
A APRESENTAÇÃO
DA CARTEIRA**

2,4 cm

20,00

30,00 cm

ABR

PORTARIA Nº69-A/93

O Diretor Presidente da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU/Recife, no uso de suas atribuições e,

CONSIDERANDO a premente necessidade de explicitar alguns dispositivos constantes no Manual de Operação dos Transportes Públicos de Passageiros da Região Metropolitana do Recife - MSTPP/RMR, aprovado pela Portaria nº 020/91, de 1º de março de 1991,

R E S O L V E:

Art.1º - Determinar que o Capítulo XII do Manual de Operação dos Transportes Públicos de Passageiros da Região Metropolitana do Recife - MSTPP/RMR, relativo às Normas de Operação das Empresas Operadoras, passe a vigorar acrescido dos seguintes itens:

"Capítulo XII - (...)

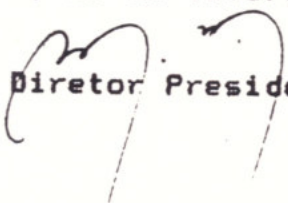
3.3 - Durante a vigência da permissão, a Empresa Operadora terá sua renovação automática conforme descrito no item 3.1, desde que não haja superveniência técnico-operacional, descrita no Art. 108 do Regulamento dos Transportes Públicos de Passageiros da Região Metropolitana do Recife - RTPP/RMR.

3.4 - Para a renovação das permissões e determinação do seu prazo, a nota final que indicará a classificação da Empresa Operadora será a média das notas obtidas nas Avaliações de Desempenho realizadas durante a vigência de sua permissão."

Art.2º - A presente Portaria entrará em vigor a partir desta data.

Art.3º - Revogam-se as disposições em contrário.

Recife, 25 de fevereiro de 1993


Diretor Presidente

a) ROLDÃO GOMES TORRES

PORTARIA nº 132/94

O Diretor Presidente da EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS - EMTU/Recife, no uso de suas atribuições, e

CONSIDERANDO as mudanças introduzidas nos critérios de avaliação das empresas operadoras do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife - STPP/RMR, aprovadas pela Portaria nº 131/94, de 31 de agosto de 1994;

CONSIDERANDO a necessidade de atualizar e melhor explicitar alguns dispositivos do Manual de Operação dos Transportes Públicos de Passageiros da Região Metropolitana do Recife - MSTPP/RMR, aprovado pela Portaria nº 20/91, de 1º de março de 1991,

RESOLVE:

Art. 1º - O Capítulo XII do MSTPP/RMR, relativo às Normas de Avaliação das Empresas Operadoras, alterado pelas Portarias nºs 240/92, de 17 de agosto de 1992 e 69-A/93, de 25 de fevereiro de 1993, respectivamente, passará a vigorar com a seguinte redação:

" CAPÍTULO XII

NORMAS DE AVALIAÇÃO DAS EMPRESAS OPERADORAS

1 - Competirá à EMTU/Recife a avaliação das empresas operadoras visando garantir o bom funcionamento do STPP/RMR e acompanhar o desempenho das mesmas, para que sejam atendidas as condições mínimas, administrativas, financeiras e operacionais, definidas pela EMTU/Recife como necessárias para a operação dos serviços no STPP/RMR, sob pena de não lhes ser conferida permissão ou sua renovação, conforme disposto no Art. 25 do RTPP/RMR, e seus parágrafos.

2 - A avaliação se dará sempre a partir de janeiro e julho do ano em curso e numa periodicidade semestral, dando origem a um dossiê que será encaminhado às empresas operadoras para conhecimento e cumprimento das determinações integrantes do mesmo.

2.1 - Em caso de descumprimento, por parte das empresas operadoras, das determinações constantes do dossiê a que se refere o caput deste item, estarão as mesmas sujeitas às penalidades previstas no CAPÍTULO V, do RTPP/RMR.

3 - As empresas operadoras serão classificadas de acordo com o número de pontos obtidos na sua avaliação, conforme a tabela a seguir:

NÚMEROS DE PONTOS

CLASSIFICAÇÃO

maior ou igual a 9 (nove) ou menor ou igual a 10 (dez).....	ÓTIMO
maior ou igual a 7 (sete) ou menor que 9 (nove).....	BOM
maior ou igual a 5 (cinco) ou menor que 7 (sete).....	REGULAR
maior ou igual a 3 (três) ou menor que 5 (cinco).....	RUIM
menor que 3 (três).....	PÉSSIMO

3.1 - O conceito satisfatório, necessário para a renovação automática das permissões, de conformidade com o previsto no Art. 25 e seus parágrafos do RTPP/RMR, será obtido quando a empresa operadora alcançar o número de pontos entre 5 (cinco) e 10 (dez), ficando a vigência das permissões referidas, fixadas em conformidade com o Art. 30 do aludido Regulamento.

3.2 - Quando a empresa operadora obtiver uma pontuação menor que 5 (cinco), terá conceito insatisfatório.

3.3 - Durante a vigência da permissão, a Empresa Operadora terá sua renovação automática conforme descrito no item 3.1, desde que não haja superveniência técnico-operacional, descrita no Art. 108 do Regulamento dos Transportes Públicos de passageiros da Região Metropolitana do Recife -RTPP/RMR.

3.4 - Para a renovação das permissões e determinação do seu prazo, a nota final que indicará a classificação da Empresa Operadora, será a média aritmética das notas obtidas nas Avaliações de Desempenho realizadas durante a vigência de sua permissão.

4 - O número de pontos para a classificação das empresas operadoras será obtido através da avaliação dos seguintes elementos:

- I - Caracterização da Frota;
- II - Instalações da garagem;
- III - Desempenho operacional;
- IV - Reclamação dos usuários;
- V - Penalidades;
- VI - Custos.

5 - Os elementos, relacionados no item anterior, terão pesos diferenciados, conforme a tabela a seguir, que serão multiplicados pelo número de pontos obtidos na avaliação de cada um deles, objetivando a classificação final da empresa operadora.

ELEMENTOS	PESOS
I	1
II	0,5
III	4
IV	1
V	1,5
VI	2

6 - Todos os valores serão considerados com 02 (duas) casas decimais, e o arredondamento da terceira casa decimal será para o número imediatamente superior, quando forem iguais ou maiores a 0,005 (zero vírgula zero zero cinco) e para o número imediatamente inferior, quando forem menores que 0,005 (zero vírgula zero zero cinco).

SEÇÃO I - CARACTERIZAÇÃO DA FROTA

1 - A disponibilidade da Frota decorrente do número de ônibus e de suas condições de operação influenciará na execução dos serviços.

2 - Os veículos convencionais terão vida útil de 7 (sete) anos, podendo a mesma ser alterada pela EMTU/Recife, ocasião em que deverá ser, automaticamente ajustada a tabela do item 5 desta Seção.

3 - Na avaliação da disponibilidade da Frota, será considerada a idade representativa da empresa operadora no início de cada período de apuração da Câmara de Compensação Tarifária-CCT e sendo esta calculada pela média aritmética das idades de todos os veículos cadastrados.

4 - A idade média final no período, para efeito de avaliação da empresa operadora, será obtida pela média aritmética das idades representativas da empresa em cada período de apuração da CCT que constitui este período de avaliação.

5 - Na avaliação da disponibilidade da frota, a idade média final acima da vida útil terá a pontuação zero, e sendo esta pontuação de acordo com a tabela a seguir:

IDADE MÉDIA FINAL DA FROTA	NÚMERO DE PONTOS
Até 3 anos (inclusive).....	10
De 3 anos (exclusive) até 3,5 anos (inclusive).....	08
De 3,5 anos (exclusive) até 4 anos (inclusive).....	06
De 4 anos (exclusive) até 5 anos (inclusive).....	04
De 5 anos (exclusive) até 7 anos (inclusive).....	02
Acima de 7 anos (exclusive).....	00

SEÇÃO II - INSTALAÇÃO DA GARAGEM

1 - A adequação das instalações da garagem para o suporte da operação dos serviços, juntamente com os equipamentos básicos adequados de manutenção, indicarão a classificação de cada empresa operadora.

2 - Serão analisados neste elemento, os seguintes itens:

I - a área da garagem;

II - a existência de alojamento, para o pessoal de operação.

3 - A área do terreno das garagens das empresas operadoras será subdividida em 03 (três) itens: pátio de estacionamento, área administrativa e área de oficina.

4 - A área considerada necessária para o pátio de estacionamento será de 80 (oitenta) m² por veículo, onde pátio de estacionamento é a área utilizada na estocagem dos veículos, sendo a sua pontuação de acordo com a tabela a seguir:

ÁREA DO PÁTIO DE ESTACIONAMENTO(m ² /veículo)	NÚMERO DE PONTOS
Acima de 80,00(inclusive)	10
De 80,00 (exclusive) até 70,00 (inclusive).....	08
De 70,00 (exclusive) até 60,00 (inclusive).....	06
De 60,00 (exclusive) até 50,00 (inclusive).....	04
De 50,00 (exclusive) até 40,00 (inclusive).....	02
Abaixo de 40,00 (exclusive).....	00

5 - A área considerada necessária para a área administrativa será dividida em 3 (tres) grupos, de acordo com a quantidade de veículos, devendo ser considerada como área administrativa os departamentos de Recursos Humanos, Pessoal, Treinamento, Tesouraria, Administrativo, Financeiro, Técnico, Diretoria, entre outros, sendo a sua pontuação de acordo com a tabela a seguir:

ÁREA ADMINISTRATIVA

NÚMERO DE PONTOS

ATÉ 70 VEÍCULOS(m2)

Acima de 100,00 (inclusive).....	10
De 100,00 (exclusive) até 65,00 (inclusive).....	08
De 65,00 (exclusive) até 50,00 (inclusive).....	06
De 50,00 (exclusive) até 40,00 (inclusive).....	04
Abaixo de 40,00 (exclusive).....	00

DE 70 A 150 VEÍCULOS(m2)

Acima de 300,00 (inclusive).....	10
De 300,00 (exclusive) até 200,00 (inclusive).....	08
De 200,00 (exclusive) até 100,00 (inclusive).....	06
De 100,00 (exclusive) até 80,00 (inclusive).....	04
Abaixo de 80,00 (exclusive).....	00

ACIMA DE 150 VEÍCULOS(m2)

Acima de 500,00 (inclusive).....	10
De 500,00 (exclusive) até 300,00 (inclusive).....	08
De 300,00 (exclusive) até 200,00 (inclusive).....	06
De 200,00 (exclusive) até 150,00 (inclusive).....	04
Abaixo de 150,00 (exclusive).....	00

6 - A área considerada necessária para a área de oficina será 10 m2 (dez metros quadrados) por veículo, sendo a sua pontuação de acordo com a tabela a seguir:

ÁREA DE OFICINA (m2/veículo)

NÚMERO DE PONTOS

Acima de 10 (inclusive).....	10
De 10 (exclusive) até 08 (inclusive).....	08
De 08 (exclusive) até 06 (inclusive).....	06
De 06 (exclusive) até 05 (inclusive).....	04
De 05 (exclusive) até 04 (inclusive).....	02
Abaixo de 04 (exclusive).....	00

7 - As instalações do alojamento, dormitórios, sanitários e armários para o pessoal de operação das empresas operadoras do STPP/RMR, será avaliada na forma apresentada na tabela a seguir:

INSTALAÇÕES DO ALOJAMENTO

NÚMERO DE PONTOS

dormitório com sanitários e com armários.....	10
dormitório com sanitários.....	08
dormitório sem sanitários e com armários.....	06
dormitório sem sanitários e sem armários.....	02
sem dormitório.....	00

8 - O total final de pontos, a ser considerado na avaliação das instalações da garagem e manutenção da Frota, será o valor resultante da média ponderada entre o número de pontos obtidos pela empresa operadora nos itens: área do pátio de estacionamento, área administrativa, área de oficina e existência de alojamento, e sendo neles incidentes os pesos 04 (quatro), 1,5 (um e meio), 03 (três) e 1,5 (um e meio), respectivamente.

SEÇÃO III - DESEMPENHO OPERACIONAL

1 - A EMTU/Recife, de conformidade com o disposto no Art. 7º do RTPP/RMR, estabelecerá os parâmetros técnico-operacionais dos serviços que deverão ser rigorosamente cumpridos pelas empresas operadoras.

2 - Em função do efetivo cumprimento das determinações fixadas, a que se refere o item anterior, as empresas operadoras serão avaliadas e classificadas de acordo com o seu desempenho.

3 - Para a avaliação do desempenho operacional serão considerados os seguintes itens:

I - Índice de produtividade - IP

II - Índice de cumprimento de viagens - IV

III - Índice de cumprimento de frota - IF

IV - Índice de quebra dos veículos - IQ

4 - O índice de produtividade-IP será obtido pela média ponderada entre a nota da empresa com peso 07 (sete) e a produtividade de passageiros com peso 03 (três).

5 - A nota da empresa será obtida pela soma das multiplicações da produtividade quilométrica média-PK por 2,5 (dois e meio), e o índice de aproveitamento de frota-IAF por 1,5 (um e meio); e a correção do serviço admitido-CSA.

6 - A produtividade quilométrica, o índice de aproveitamento de frota, a correção dos serviços e a produtividade de passageiros são definidos conforme estabelecido na Portaria n.260/92, que regulamenta a Câmara de Compensação Tarifária - CCT.

7 - O índice de produtividade que receberá a pontuação será obtido pela média aritmética do índice de produtividade, coletado quinzenalmente durante o semestre objeto da avaliação pretendida, multiplicado por 10 (dez).

8 - Na avaliação do índice de produtividade, a empresa obterá a sua pontuação de acordo com a tabela a seguir:

ÍNDICE DE PRODUTIVIDADE	NÚMERO DE PONTOS
Acima de 38,00 (exclusive).....	10
De 38,00 (inclusive) até 37,95 (exclusive).....	08
De 37,95 (inclusive) até 37,90 (exclusive).....	06
De 37,90 (inclusive) até 37,85 (exclusive).....	04
De 37,85 (inclusive) até 37,80 (exclusive).....	02
Abaixo de 37,80 (inclusive).....	00

9 - O índice de Cumprimento de Viagens-IV será obtido pela divisão entre o número de Viagens Admitidas para a remuneração das empresas operadoras e o número de Viagens Programadas pela EMTU/Recife multiplicado por 100 (cem), sendo a sua pontuação de acordo com a tabela a seguir:

ÍNDICE DE CUMPRIMENTO DE VIAGENS (%)	NÚMERO DE PONTOS
Acima de 99,50 (inclusive).....	10
De 99,50 (exclusive) até 98,50 (inclusive).....	08
De 98,50 (exclusive) até 97,50 (inclusive).....	06
De 97,50 (exclusive) até 96,50 (inclusive).....	04
De 96,50 (exclusive) até 95,50 (inclusive).....	02
Abaixo de 95,50 (exclusive).....	00

10- O índice de Cumprimento da Frota-IF será obtido pela divisão entre a Frota Admitida para a remuneração das empresas operadoras e o número correspondente à Frota Programada pela EMTU/Recife, multiplicado por 100 (cem), sendo a sua pontuação de acordo com a tabela a seguir:

ÍNDICE DE CUMPRIMENTO DE FROTA (%)	NÚMERO DE PONTOS
Acima de 99,50 (inclusive).....	10
De 99,50 (exclusive) até 98,50 (inclusive).....	08
De 98,50 (exclusive) até 97,50 (inclusive).....	06
De 97,50 (exclusive) até 96,50 (inclusive).....	04
De 96,50 (exclusive) até 95,50 (inclusive).....	02
Abaixo de 95,50 (exclusive).....	00

11 - O índice de Quebra dos Veículos-IQ será obtido pela divisão entre o número de veículos que quebraram e o número correspondente à Frota Admitida para remuneração das empresas operadoras multiplicado por 100 (cem), sendo a sua pontuação de acordo com a tabela a seguir:

INDICE DE QUEBRA DE VEICULOS (%)

NÚMERO DE PONTOS

abaixo de 3,00 (inclusive)	10
De 3,00 (exclusive) até 4,00 (inclusive)	08
De 4,00 (exclusive) até 6,00 (inclusive)	06
De 6,00 (exclusive) até 8,00 (inclusive)	04
De 8,00 (exclusive) até 10,00 (inclusive)	02
acima de 10,00 (exclusive)	00

12- O total final de pontos, a ser considerado na avaliação do desempenho operacional, será o valor resultante da média ponderada do número de pontos obtidos pela empresa operadora nos índices de Produtividade, Cumprimento de Viagens, de Frota, e índice de Quebra de Veículos, sendo neles incidentes os pesos 04 (quatro), 02 (dois), 02 (dois) e 02 (dois), respectivamente.

SEÇÃO IV - RECLAMAÇÕES DOS USUÁRIOS

1 - As reclamações feitas pelos usuários, através da Central de Informações/Reclamações da EMTU/Recife, através de ofícios e formalmente nas reuniões de comunidade, indicarão o julgamento da população usuária do STPP/RMR, quanto ao serviço prestado pelas empresas operadoras.

2 - Na avaliação do desempenho das empresas operadoras será considerado o número de reclamações dos usuários, através dos seguintes itens:

I - registros feitos na Central de Informações/Reclamações da EMTU/Recife;

II - registros feitos formalmente pelas comunidades na EMTU/Recife;

3 - Na avaliação dos registros feitos na Central referida no item anterior, serão consideradas as seguintes reclamações, com os respectivos pesos, diferenciados de acordo com a gravidade da irregularidade constatada:

I - a queima de Paradas determinadas pela EMTU/Recife (peso 03);

II - o não cumprimento, por parte das empresas operadoras, do Itinerário determinado pela EMTU/Recife (peso 03);

III - o não cumprimento, por parte das empresas operadoras, dos QHs determinados pela EMTU/Recife (peso 03);

IV - a deficiência na manutenção dos veículos, em especial nas portas, janelas e Catracas (peso 03);

V - a falta de higiene nos veículos (peso 02);

VI - a falta de segurança dos veículos, em especial pneus carecas, porta totalmente quebrada, ônibus sem espelho retrovisor, sem freio, causando choques elétricos e direção com folga (peso 03);

VII - a recusa de passes e bilhetes, por parte do pessoal de operação, nas linhas onde existe a obrigatoriedade de recebê-los incluindo também a falta do bilhete de integração (peso 02);

VIII - a cobrança indevida do valor da tarifa vigente (peso 02);

IX - a retenção de troco no pagamento das passagens (peso 02);

X - a condução dos veículos fora das normas estabelecidas pelos órgãos competentes, tais como excesso de velocidade, ultrapassagem de semáforos fechados, partida e freada brusca (peso 03);

4 - Na avaliação dos registros feitos pelas comunidades, formalmente à EMTU/Recife, serão consideradas as seguintes reclamações, com os respectivos pesos:

I - o não cumprimento do QHs determinados pela EMTU/Recife (peso 03);

III - a queima de Paradas determinadas pela EMTU/Recife (peso 02);

IV - a deficiência na operação dos serviços, com a reivindicação da retirada da empresa operadora, quando esta solicitação for realizada pelas comunidades que representam 50% de suas linhas (peso 04);

V - o não cumprimento do itinerário determinado pela EMTU/Recife (peso 02);

VI - a falta de conservação no ônibus (peso 02);

VII - falta de urbanidade do pessoal de operação (peso 02).

5 - A quantidade de reclamações dos usuários, para cada empresa através da Central de Informações/Reclamações, será obtida pelo produto do valor médio VM-1 de cada tipo de reclamação e seu respectivo peso.

6 - O valor médio VM-1 de cada reclamação é obtido pela média aritmética entre o maior número de reclamações e o menor número de reclamações no período em verificação.

7 - A quantidade de reclamações dos usuários, para cada empresa através da comunidade, será obtida pelo produto do valor médio de cada reclamação VM-2 e seu respectivo peso.

8 - O valor médio VM-2 de cada reclamação é obtido pela média aritmética entre o maior número de reclamações e o menor número de reclamações no período em verificação.

9 - A quantidade final de reclamações para cada empresa será obtida pela média ponderada entre a soma do valor médio VM-1 de cada reclamação da Central de Informações/Reclamações, com peso 02 (dois), e a soma do valor médio VM-2 de cada reclamação através da comunidade, com peso 04 (quatro).

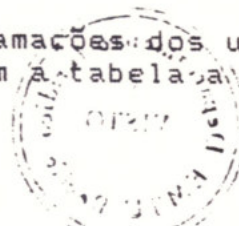
10 - O Índice de Referência - IR de reclamação da empresa para efeito de sua avaliação, será calculado através do somatório da quantidade final das reclamações de todas empresas, multiplicado pela relação onde o numerador é o passageiro total transportado pela empresa no período da avaliação e o denominador é o passageiro total transportado do sistema no mesmo período.

11 - O percentual de referência - PR de reclamação da empresa será obtido através do produto do número 100 (cem) pela diferença entre a unidade, e a relação onde o numerador é a quantidade final de reclamação da empresa e o denominador é o seu índice de referência - IR

12 - Na avaliação das reclamações dos usuários a pontuação das empresas será de acordo com a tabela a seguir:

PERCENTUAL DE REFERÊNCIA

NÚMERO DE PONTOS



Acima de 40% (inclusive).....	10
de 40% (exclusive) até 30% (inclusive).....	08
de 30% (exclusive) até 20% (inclusive).....	06
de 20% (exclusive) até 10% (inclusive).....	04
de 10% (exclusive) até 0% (inclusive).....	02
Abaixo de 0% (exclusive).....	00

SEÇÃO V - PENALIDADES

1 - Para garantir o nível de serviço estabelecido pela EMTU/Recife, mantendo o bom andamento do mesmo, deverão ser aplicadas às empresas operadoras, penalidades, quando forem constatadas irregularidades previstas no RTPP/RMR.

2 - As penalidades aplicadas às empresas operadoras serão consideradas para a sua avaliação, com pesos diferenciados, de acordo com a gravidade da infração cometida, sendo os pesos os seguintes:

- I - multas do grupo 1 (peso 02);
- II - multas do grupo 2 (peso 02);
- III - multas do grupo 3 (peso 03);
- IV - multas do grupo 4 (peso 04);
- V - multas do grupo 5 (peso 05);
- VI - multas do grupo 6 (peso 06);
- VII - multas do grupo 7 (peso 08);
- VIII - multas do grupo 8 (peso 09);
- IX - advertência por escrito (peso 10);
- X - retirada de circulação do veículo (peso 16);
- XI - suspensão da operação (peso 35).

3 - As multas de cada empresa operadora serão classificadas em 02 (dois) tipos: multas da fiscalização e de escritório.

4 - As multas provenientes da fiscalização, será obtida mensalmente pela soma entre o número de multas desta proveniência, aplicadas em cada grupo e multiplicadas pelo seu respectivo peso.

5 - O total final das multas provenientes da fiscalização será a soma dos valores mensais dividido pela frota total média de cada empresa no período de avaliação, sendo a sua pontuação de acordo com a tabela a seguir:

MULTAS DA FISCALIZAÇÃO	NÚMERO DE PONTOS
Abaixo de 1,00 (inclusive)	10
De 1,00 (exclusive) até 1,50 (inclusive)	08
De 1,50 (exclusive) até 2,00 (inclusive)	04
Acima de 2,00 (exclusive)	00

6 - As multas de escritório provenientes dos departamentos da EMTU/Recife, tais como erros nas informações encaminhadas pelas operadoras, serão somadas com seu valor absoluto, sendo a sua pontuação de acordo com a tabela a seguir:

MULTAS DE ESCRITÓRIO

NÚMERO DE PONTOS

Abaixo de 3,00 (inclusive)	10
De 3,00 (exclusive) até 5,00 (inclusive)	08
De 5,00 (exclusive) até 10,00 (inclusive)	06
De 10,00 (exclusive) até 20,00 (inclusive)	04
Acima de 20,00 (exclusive)	00

7 - O total final de pontos, a ser considerado na avaliação das penalidades, será o valor resultante da ponderação do número de pontos obtidos pela Empresa Operadora nas multas da fiscalização e multas de escritório, sendo neles incidentes os pesos 04 (quatro) e 06 (seis), respectivamente.

SEÇÃO VI - CUSTOS

1 - Os custos de produção dos serviços serão definidos pela EMTU/Recife, através da planilha de custos, que servirá de subsídio para a fixação das tarifas e para a remuneração das empresas operadoras, sendo necessário, portanto, seu controle e acompanhamento.

2 - O desempenho gerencial das empresas operadoras influenciará diretamente os índices que integrarão os custos, sendo avaliados, dentre estes, os seguintes:

I - rendimento específico de combustível;

II - índice de renovação de frota.

3 - O rendimento específico de combustível será obtido pela divisão entre a soma das quilometragens admitida, morta e especial do período da avaliação, e a soma do abastecimento de combustível da frota alocada para a operação do STPP/RMR separadamente por tipo de equipamento e coletada mensalmente durante o semestre objeto da avaliação pretendida

4 - Será considerada uma faixa com limites superiores e inferiores, para admissão dos rendimentos de combustível de cada empresa operadora, sendo os limites superiores e inferiores obtidos através da soma e subtração, respectivamente, entre a média aritmética dos rendimentos de todas as empresas operadoras do STPP/RMR e o seu desvio padrão.

5 - Na avaliação do rendimento específico de combustível-RE será considerada a pontuação da tabela a seguir para cada tipo de equipamento:

RENDIMENTO ESPECÍFICO

NÚMERO DE PONTOS

Limite superior (inclusive) e acima	10
Entre o limite superior (exclusive) e a média (inclusive)....	08
Entre a média (exclusive) e o limite inferior (inclusive)....	04
Abaixo do limite inferior	00

6 - O Índice de Renovação da Frota - IRF da empresa será obtido através da relação onde o numerador é o total de veículos renovados no período e o denominador é a metade do total de veículos a serem renovados e pré-estabelecidos no plano de renovação de frota, subtraído do total de veículos descadastrados no mesmo período, e sendo esta relação multiplicada por 100 (cem).

7 - O total de veículos a serem renovados e pré-estabelecidos no plano de renovação de frota será considerado no máximo, igual ao número de veículos com vida útil igual ou superior a máxima estabelecida pela EMTU/Recife.

8 - Para o cálculo do índice de renovação de frota - IRF para o período subsequente, utiliza-se o mesmo procedimento acrescentando-se ao denominador da relação o saldo de veículos não renovados no período anterior.

9 - Para cada índice obtido, corresponderá uma pontuação discriminada na tabela a seguir:

ÍNDICE DE RENOVAÇÃO DE FROTA (%)

NÚMERO DE PONTOS

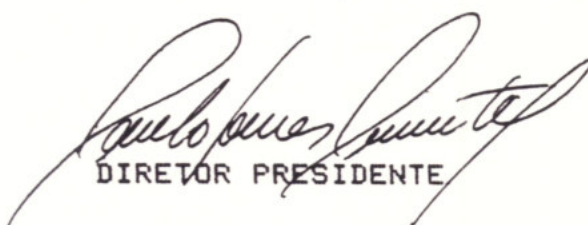
Acima de 100,00 (inclusive)	10
De 100,00 (exclusive) até 50,00 (inclusive)	08
De 50,00 (exclusive) até 20,00 (inclusive)	06
De 20,00 (exclusive) até 10,00 (inclusive)	04
De 10,00 (exclusive) até 5,00 (inclusive)	02
Abaixo de 5,00 (exclusive)	00

10 - O total final de pontos a ser considerado na avaliação dos índices de custo da planilha tarifária será obtido pela ponderação do número de pontos obtidos no rendimento específico de combustível e do índice de renovação de frota, sendo neles incidentes os pesos 04 (quatro) e 06 (seis), respectivamente."

Art. 2º - Determinar que esta Portaria entre em vigor a partir de 1º de setembro de 1994.

Art. 3º - Revogam-se as disposições em contrário.

Recife, 31 de agosto de 1994


DIRETOR PRESIDENTE

a) PAULO GOMES PIMENTEL



RENDIMENTO ESPECIFICO

NÚMERO DE PONTOS

Limite superior (inclusive) e acima	10
Entre o limite superior (exclusive) e a média (inclusive)....	08
Entre a média (exclusive) e o limite inferior (inclusive)....	04
Abaixo do limite inferior	00

6 - O Índice de Renovação da Frota -IRF da empresa será obtido através da relação onde o numerador é o total de veículos renovados no período e o denominador é a metade do total de veículos a serem renovados e pré-estabelecidos no plano de renovação de frota, subtraído do total de veículos descadastrados no mesmo período, e sendo esta relação multiplicada por 100 (cem).

7 - O total de veículos a serem renovados e pré-estabelecidos no plano de renovação de frota será considerado no máximo, igual ao número de veículos com vida útil igual ou superior a máxima estabelecida pela EMTU/Recife.

8 - Para o cálculo do índice de renovação de frota - IRF para o período subsequente, utiliza-se o mesmo procedimento acrescentando-se ao denominador da relação o saldo de veículos não renovados no período anterior.

9 - Para cada índice obtido, corresponderá uma pontuação discriminada na tabela a seguir:

ÍNDICE DE RENOVAÇÃO DE FROTA (%)

NÚMERO DE PONTOS

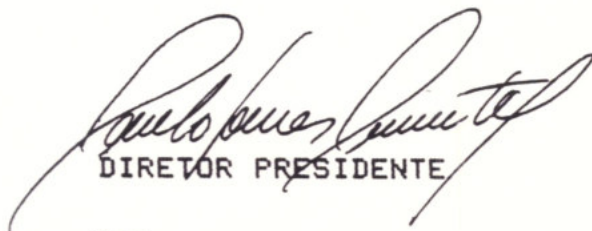
Acima de 100,00 (inclusive)	10
De 100,00 (exclusive) até 50,00 (inclusive)	08
De 50,00 (exclusive) até 20,00 (inclusive)	06
De 20,00 (exclusive) até 10,00 (inclusive)	04
De 10,00 (exclusive) até 5,00 (inclusive)	02
Abaixo de 5,00 (exclusive)	00

10 - O total final de pontos a ser considerado na avaliação dos índices de custo da planilha tarifária será obtido pela ponderação do número de pontos obtidos no rendimento específico de combustível e do índice de renovação de frota, sendo neles incidentes os pesos 04 (quatro) e 06 (seis), respectivamente."

Art. 2º - Determinar que esta Portaria entre em vigor a partir de 1º de setembro de 1994.

Art. 3º - Revogam-se as disposições em contrário.

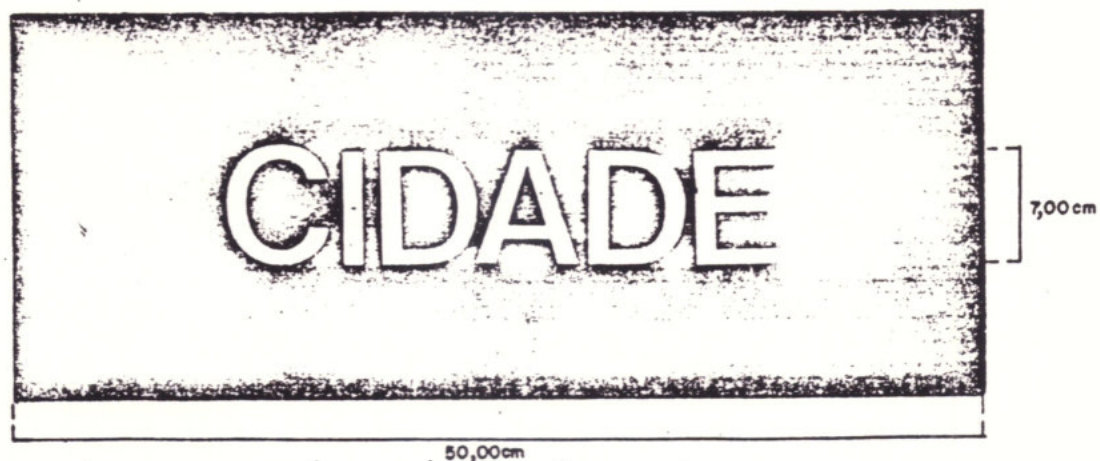
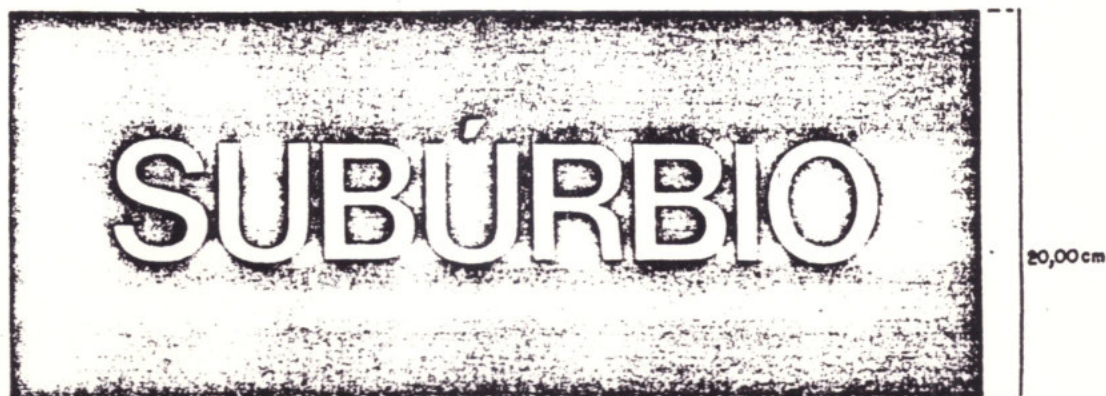
Recife, 31 de agosto de 1994


DIRETOR PRESIDENTE

a) PAULO GOMES PIMENTEL



ANEXO - XVIII



Handwritten signature

ANEXO - XIX



50,00 cm

07,00 cm

25

[Handwritten signature]

ANEXO - XX



50,00cm

Handwritten signature

822

Jd. BRASIL I
(C. Cabugá)

SUB/CID

r. paraná

av. brásilia

av. cruz cabugá

pça. da república

av. dantas barreto

CID/SUB

av. guararapes

av. cruz cabugá

av. norte

av. agamenon magalhães

r. paraná

EM
7U

Reclamações/Informações
Ligue 158

35,00cm

2,0cm

2,4 cm

1,3 cm

2,0 cm

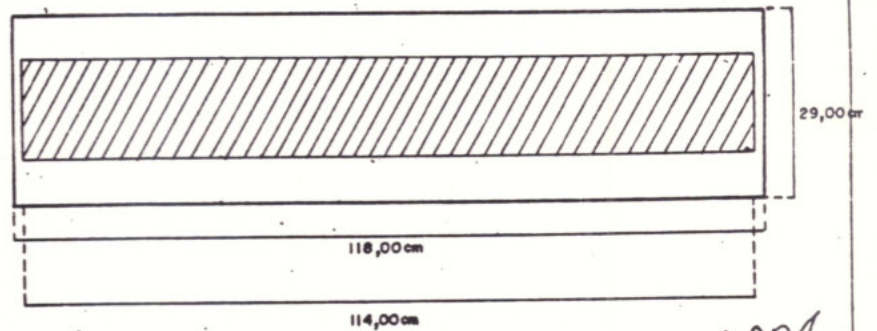
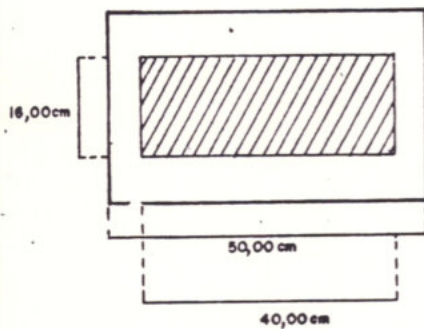
0,4 cm

1,3 cm

ANEXO - XXII

140

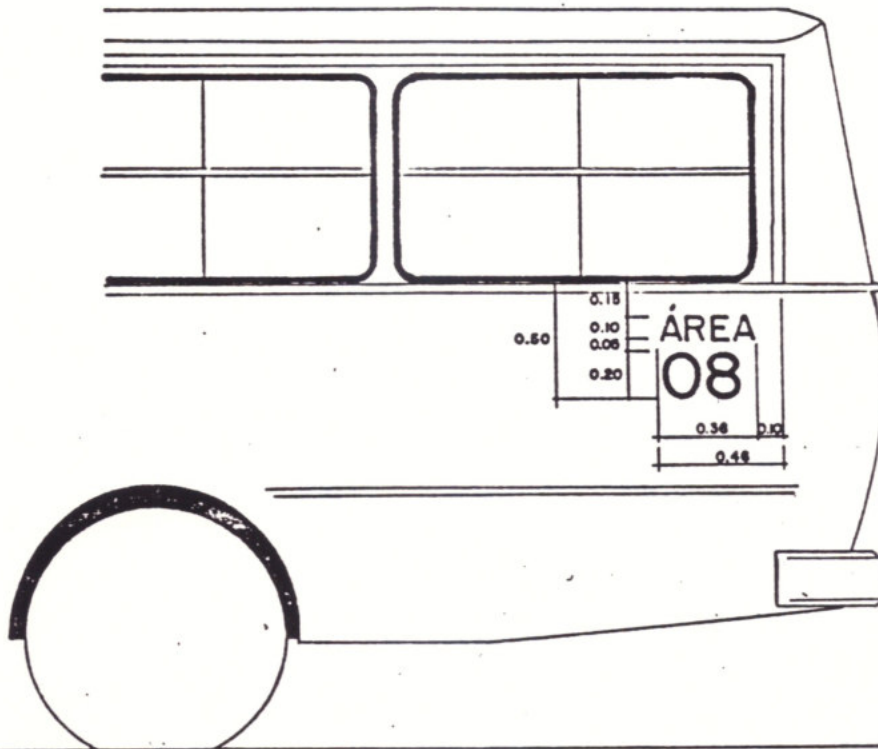
CURADO I



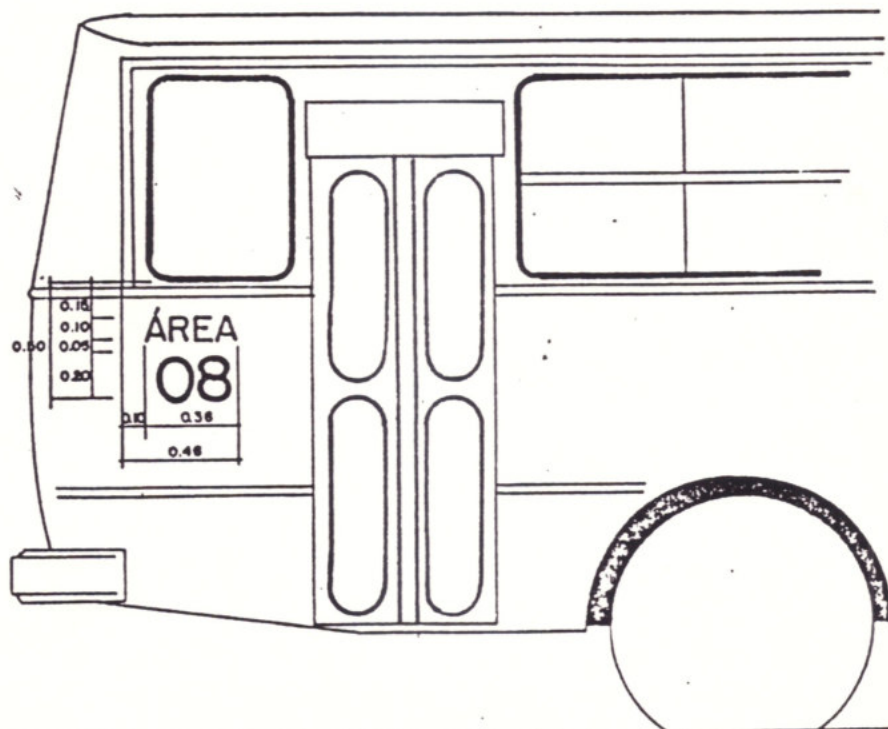
CARROCERIA: NIELSON URBANUS

DBZ

ANEXO- XXIII



VISTA LATERAL DIREITA (TRAZEIRA)



VISTA LATERAL ESQUERDA (TRAZEIRA)

Handwritten signature or initials.



EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS
CAS DE STA. RITA S/N - SAO JOSÉ - RECIFE - PE - FONE. 224-0355

FICHA DE CONTROLE DE VIAGENS TURÍSTICAS

CONTROLE
Nº

RAZAO SOCIAL

EMPRESA

CODIGO

CONTRATANTE

VIAGEM

LOCAL DE SAÍDA

DESTINO

DIST.(Km)

SAÍDA		ODÔMETRO	
DATA	HORA		

CHEGADA		ODÔMETRO	
DATA	HORA		

ÔNIBUS

Nº DE ORDEM

PLACA

TIPO

RESPONSÁVEL/EMPRESA

DATA

NOME

ASSINATURA

ANEXO XXV

T

-I



CERTIFICADO DE VISTORIA

Série

Código Empresa/Permissionário

Nº Veículo

Modelo do Chassi

Modelo da Carro

Placa

Modelo do Motor

Tipo de Combustível

+

+

+

+

Visto/Carimbo
Data:
Lauda Nº
Vencel.º

Visto/Carimbo
Data:
Lauda Nº
Vencel.º

Visto/Carimbo
Data:
Lauda Nº
Vencel.º

Visto/Carimbo
Data:
Lauda Nº
Vencel.º

+

+

[Handwritten signature]

PORTARIA Nº 131/94

O Diretor Presidente da EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS - EMTU/Recife, no uso de suas atribuições,
e

CONSIDERANDO a necessidade de ser adotada, pela EMTU/Recife, uma nova sistemática dos critérios de avaliação das empresas operadoras do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife - STPP/RMR,

CONSIDERANDO que, atualmente, os atuais semestres de avaliação abrangem os meses de setembro a fevereiro, e março a agosto, os quais dificultam a esta empresa gestora a adoção de critérios mais eficientes e eficazes à mencionada avaliação,

CONSIDERANDO que, para a implantação e implementação dos novos critérios, os semestres deverão coincidir com o ano civil, o primeiro abrangendo os meses de janeiro a junho e o segundo de julho a dezembro.

R E S O L V E:

Art. 1º Em caráter excepcional, no ano de 1994, as empresas operadoras serão avaliadas no mês de março, referente ao semestre de setembro de 1993 a fevereiro de 1994; no mês de setembro, referente ao semestre de março a agosto, e no mês de janeiro, concernente ao quadrimestre de setembro a dezembro.

Art. 2º Nos anos subsequentes a avaliação das empresas operadoras do STPP/RMR será realizada semestralmente, nos meses de julho, referente ao período de janeiro a junho, e em janeiro, referente ao período de julho a dezembro.

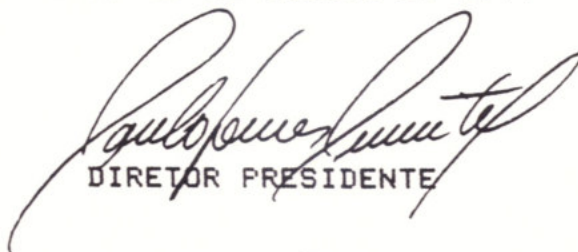
Art. 3º
nesta data.

Determinar que esta Portaria entre em vigor

Art. 4º

Revogam-se as disposições em contrário.

Recife, 31 de agosto de 1994


DIRETOR PRESIDENTE

a) PAULO GOMES PIMENTEL



PORTARIA Nº 240/92

O Diretor Presidente da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU/Recife, no uso de suas atribuições, e

CONSIDERANDO a premente necessidade de atualizar, bem como melhor explicitar alguns dispositivos constantes do Manual de Operação dos Transportes Públicos de Passageiros da Região Metropolitana do Recife - MSTPP/RMR, aprovado pela Portaria Nº 020/91, de 19 de março de 1991,

R E S O L V E :

Art. 19 - O Capítulo XII, do MSTPP/RMR, relativo às Normas de Avaliação das Empresas Operadoras terá alguns de seus dispositivos alterados, os quais passarão a vigorar com a seguinte redação :

.....
".....

6 - Todos os valores serão considerados com 02 (duas) casas decimais, exceto a nota final que deverá ser arredondada para o inteiro imediatamente superior, quando for igual ou maior a 0,50 (zero vírgula cinquenta); e, para o inteiro imediatamente inferior, quando for menor que 0,50 (zero vírgula cinquenta)."

.....

" SEÇÃO II - INSTALAÇÃO DA GARAGEM

...

3 - ...

Área (M²/ Veículo)	Números de Pontos
Até 120 (exclusive)	00
120 (inclusive) até 150 (exclusive)	05
Acima de 150 (inclusive)	10

...

5 - O total final de pontos, a ser considerado na avaliação das instalações da garagem e manutenção da Frota, será o valor resultante da ponderação do número de pontos obtidos pela empresa operadora nos itens áreas de garagem e existência de alojamento, sendo neles incidentes os pesos 06 (seis) e 04 (quatro), respectivamente."

"SEÇÃO III - DESEMPENHO OPERACIONAL

4 - ...

índice de Cumprimento de Viagens (%)	Número de Pontos
Abaixo de 95,50 (inclusive)	00
De 95,50 (exclusive) até 96,50 (inclusive)	02
De 96,50 (exclusive) até 97,50 (inclusive)	04
De 97,50 (exclusive) até 98,50 (inclusive)	06
De 98,50 (exclusive) até 99,50 (inclusive)	08
Acima de 99,50	10

5 - ...

índice de Cumprimento de Frota (%)	Número de Pontos
Abaixo de 95,50 (inclusive)	00
De 95,50 (exclusive) até 96,50 (inclusive)	02
De 96,50 (exclusive) até 97,50 (inclusive)	04
De 97,50 (exclusive) até 98,50 (inclusive)	06
De 98,50 (exclusive) até 99,50 (inclusive)	08
Acima de 99,50	10

6 - ...

índice de Quebra de Veículo (%)	Número de Pontos
Abaixo de 3,00 (inclusive)	10
De 3,00 (exclusive) até 5,00 (inclusive)	08
De 5,00 (exclusive) até 8,00 (inclusive)	06
De 8,00 (exclusive) até 12,00 (inclusive)	04
De 12,0 (exclusive) até 15,00 (inclusive)	02
Acima de 15,00	00

" SEÇÃO IV - RECLAMAÇÕES DOS USUÁRIOS

1 - As reclamações feitas pelos usuários, através da Central de Informações/Reclamações da EMTU/Recife, através de ofícios e formalmente nas reuniões de comunidade, indicarão o julgamento da população usuária do STPP/RMR, quanto ao serviço prestado pelas empresas operadoras.

3 - ...

I - a queima de Paradas determinadas pela EMTU/Recife (peso 02);

4 - ...

II - o excesso de lotação por redução da Frota determinada pela EMTU/Recife, quando constatado pela sua Fiscalização (peso 2);

V - o não cumprimento do itinerário determinado pela EMTU/Recife (Peso 2).

7 - A quantidade final de reclamações dos usuários será a divisão onde o numerador é o produto da soma da quantidade de reclamações realizadas através da Central e das Comunidades pelo

fator 100000 (cem mil), e o denominador será o número de passageiros transportados por cada empresa operadora.

8 -

Número de Reclamações	Número de Pontos
até 10 (inclusive)	10
De 10 (exclusive) até 20 (inclusive)	08
De 20 (exclusive) até 30 (inclusive)	06
De 30 (exclusive) até 40 (inclusive)	04
De 40 (exclusive) até 50 (inclusive)	02
acima de 50	00

"SEÇÃO V - PENALIDADES

3 -

- a) Será considerado como número de visitas a quantidade de vezes em que a fiscalização da EMTU/Recife se fizer presente para verificar a operação dos serviços prestados pela Empresa Operadora."

" SEÇÃO VI - CUSTOS

3 - O rendimento específico de combustível será obtido pela divisão entre a soma das quilometragens admitida, morta e especial, e o abastecimento de combustível da frota alocada para a operação do STPP/RMR.

3.1 - O rendimento semestral será enquadrado na tabela do subitem 3.2, devendo os limites superiores e inferiores serem obtidos através da soma e subtração, respectivamente, da média aritmética mensal dos rendimentos das operadoras e seu desvio, em conformidade com o estabelecido para a remuneração das empresas.

4 - O índice de Renovação de Frota - IRF será obtido pela divisão entre o número de veículos renovados pela Empresa Operadora durante o período de avaliação e o número de veículos

a ser renovado no referido período, multiplicado por 100 (cem).

4.1 - O Número de veículos renovados pela empresa operadora será obtido pelo total de veículos que comprovadamente substituíram outros com idade média superior.

4.2 - O número de veículos a ser renovado no período de avaliação será obtido considerando-se 50% (cinquenta por cento) do total de veículos a ser renovado durante o ano em que se está efetivando o processo de avaliação.

4.3 - Nos casos em que o período de avaliação envolver meses de 02 (dois) anos consecutivos, o número de veículos a ser renovado será obtido pelo somatório dos produtos do número de veículos a ser renovado por mês, em cada ano, e o número de meses do respectivo ano incluídos no período de avaliação.

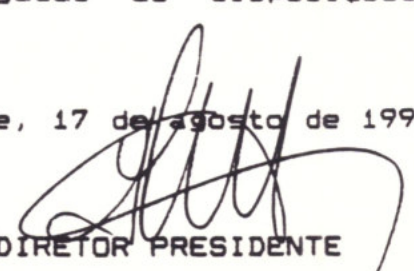
4.4 - O número de veículos a ser renovado por mês, em cada ano, será obtido pela divisão entre o total de veículos a ser renovado no ano e o total de meses do ano.

4.5 - Para cada índice obtido corresponderá uma pontuação, discriminada na tabela abaixo :

Índice de Renovação de Frota (%)	Número de Pontos
Até 20 (inclusive)	00
De 20 (exclusive) até 40 (inclusive)	02
De 40 (exclusive) até 60 (inclusive)	04
De 60 (exclusive) até 80 (inclusive)	06
De 80 (exclusive) até 99 (inclusive)	08
Acima de 99	10

Art. 2º - Estabelecer que a presente Portaria entre em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Recife, 17 de agosto de 1992.


DIRETOR PRESIDENTE

a) PAULO MURILO COELHO BANDEIRA DE ALBUQUERQUE

