

## ANEXO I – TERMO DE REFERÊNCIA

**CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DE PASSAGEIROS DA BAÍA DE VITÓRIA, EM CONFORMIDADE COM AS DIRETRIZES ESTABELECIDAS PELA TOMADORA DO SERVIÇO, INCLUINDO EMBARCAÇÃO, TRIPULAÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA/CORRETIVA, ABASTECIMENTO, SISTEMA DE VIDEOMONITORAMENTO EM TEMPO REAL, RASTREAMENTO EM TEMPO REAL ATRAVÉS DE GPS, SISTEMA DE INFORMAÇÃO AS AUTORIDADES PORTUÁRIAS, DE SEGURANÇA E USUÁRIOS EM TEMPO REAL, SEGUROS, REGISTROS E LICENÇAS OBRIGATÓRIAS DAS EMBARCAÇÕES E TRIPULAÇÃO CONFORME NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA E SINDICATO DA CATEGORIA E DESCRIÇÃO, CONDIÇÕES, QUANTIDADES, EXIGÊNCIAS E ESTIMATIVAS INDICADAS PELA SEMOBI.**

## SUMÁRIO

1. JUSTIFICATIVA DA CONTRATAÇÃO
  2. JUSTIFICATIVA DA MODALIDADE LICITATÓRIA
  3. LOCAL E ROTA DE OPERAÇÃO
  4. RESUMO DO OBJETO
  5. ESTIMATIVA DE QUANTIDADES
  6. DEFINIÇÕES
  7. RESUMO DOS SERVIÇOS CONTRATADOS
  8. CONDIÇÕES MÍNIMAS PARA PARTICIPAÇÃO DO CERTAME
  9. DOCUMENTAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES PARA INÍCIO DA OPERAÇÃO
  10. MODALIDADE E TIPO DE CONTRATAÇÃO
  11. CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO DAS PROPOSTAS: MENOR PREÇO
  12. PRAZO DE VIGÊNCIA E CONDIÇÕES DE ENTREGA
  13. GARANTIA CONTRATUAL
  14. PREÇO E CONDIÇÕES DE PAGAMENTO
  15. REAJUSTE
  16. OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS
  17. CONSÓRCIO E SUBCONTRATAÇÃO
  18. QUALIFICAÇÃO TÉCNICA
  19. EXIGÊNCIAS CONCLUSIVAS
  20. LEGISLAÇÃO, NORMAS E REGULAMENTOS
  21. ELABORAÇÃO, APROVAÇÃO E ASSINATURAS ELETRÔNICAS
- APÊNDICE I – ORÇAMENTO REFERENCIAL
- APÊNDICE II – PLANO DE OPERAÇÃO
- APÊNDICE III – INSTRUMENTO DE MEDIÇÃO DE RESULTADOS

## 1. JUSTIFICATIVA DA CONTRATAÇÃO

Até o fim da década de 90, a Grande Vitória (GV), era beneficiada por um sistema de transporte que utilizava como via uma de suas maiores vocações: o mar. As balsas do sistema aquaviário do Espírito Santo começaram a ser utilizadas em 1978, e chegaram a atender mais de 400 mil pessoas por mês nas cidades de Vitória, Cariacica e Vila Velha. No entanto, devido ao seu alto custo de manutenção, a consolidação do Sistema Transcol e a construção da 3ª Ponte, suas atividades foram suspensas em 1998 e todos os seus terminais desativados por tempo indeterminado.

Com o passar dos anos, observou-se um grande aumento da frota de veículos circulando na Grande Vitória, utilizando transporte privado ou transporte público, afogando cada vez mais a população em grandes congestionamentos para qualquer lado que se deseja seguir.

Segundo informações coletadas junto ao DETRAN/ES nos últimos dez anos houve um acréscimo de cerca de 50% na frota de veículos particulares na RMGV.

Esse intenso fluxo de veículos na Grande Vitória, ao longo dos anos, vem ocasionando transtornos a todo sistema de mobilidade urbana ou turística, elevando ainda o nível de stress em coletivos que ainda não possuem prioridade no tráfego geral, aumentando dessa forma seus tempos de deslocamento, além de alto custo de manutenção dos veículos particulares e, conseqüentemente, aumento dos níveis de poluição do ar.

Visando desafogar o fluxo de veículos entre Vitória – Vila Velha, no final da década de 80 concluiu-se a construção de terceira ponte, redistribuindo o fluxo de veículos que circulava pelas outras duas pontes existentes até então (Ponte Florentino Ávidos, conhecida como Cinco Pontes e Segunda Ponte ou Ponte do Príncipe).

Atualmente, apesar dos investimentos já feitos pelo Governo do Estado e outros que estão em execução para ampliação da capacidade viária/requalificação de importantes regiões/vias da RMGV, a velocidade comercial média do transporte coletivo, nos horários de pico, nas vias de ligação da Capital com os municípios de Cariacica e Vila Velha, que estão na área de influência direta do Sistema Aquaviário proposto, situa-se na faixa entre 7,0 km/h a 15 km/h, conforme apuração feita através do sistema de monitoramento por GPS utilizado no Sistema Transcol.

A reativação do sistema aquaviário da Região Metropolitana da Grande Vitória é anseio antigo da população Capixaba que vem sendo confirmado a mais de dez anos em todas as Audiências Públicas para discussão dos Planos Plurianuais/Orçamento Participativo realizadas pelo Estado, como uma das propostas prioritárias mais votadas.

Em 2012 por meio do Procedimento de Manifestação de Interesse – PMI nº 01/2012, o Estado do Espírito Santo obteve estudos técnicos provenientes da iniciativa privada que demonstraram, à época, a viabilidade de implantação do

sistema aquaviário na Região Metropolitana da Grande Vitória, ligando as cidades de Vitória, Vila Velha e Cariacica, conforme observa-se na tabela abaixo:

**Tabela 1 – Demandas e Frequências em Dias Úteis - Serviço 1 Modificado**

Dia Útil		Carregamento diário						Carregamento máximo no pico	Carregamento máximo no vale	Embarques diários	Intervalo no pico	Intervalo no vale	Frequência no pico	Frequência no vale	Viagens por dia
		Migração Coletiva		Migração Individual		Total									
		Ida	Volta	Ida	Volta	Ida	Volta								
Serviço 1															
Terminal Praia de Papai	Terminal Praça do Papa	1.224	1.192	907	856	2.131	1.983	425	60	6.481	21'	30'	28	20	32
Terminal Praça do Papa	Terminal Centro de Vitória	1.469	1.441	1.252	1.348	2.720	2.789	508	88						
Terminal Centro de Vitória	Terminal Argolas	263	221	225	195	490	416	99	14						

**Tabela 2 – Demandas e Frequências nos Sábados - Serviço 1 Modificado**

Sábado		Carregamento diário						Carregamento máximo no pico	Carregamento máximo no vale	Embarques diários	Intervalo no pico	Intervalo no vale	Frequência no pico	Frequência no vale	Viagens por dia
		Migração Coletiva		Migração Individual		Total									
		Ida	Volta	Ida	Volta	Ida	Volta								
Serviço 1															
Terminal Praia de Papai	Terminal Praça do Papa	734	670	544	513	1.278	1.190	256	39	3.889	35'	60'	1,7	1,0	21
Terminal Praça do Papa	Terminal Dom Bosco	880	884	757	869	1.637	1.673	341	53						
Terminal Dom Bosco	Terminal Centro de Vitória	158	132	137	117	294	250	56	9						

No entanto, o projeto em referência não progrediu, haja vista tratar-se de uma proposta de Parceria Público Privada, deixando represada uma demanda da população capixaba.

Segundo dados da CETURB-ES, nesse mesmo período de dez anos, excluindo-se o período da pandemia do COVID-19, houve uma redução de cerca de 15% nos passageiros transportados no Sistema Transcol e, segundo o IBGE, a população da RMGV cresceu cerca de 20%.

Essa perda de demanda de passageiros no transporte coletivo, aliada ao crescimento da frota de veículos combinada com o crescimento da população, apontam para uma transferência do modal coletivo para o transporte individual, que como já dito anteriormente, resulta num maior nível de congestionamento das principais vias da RMGV, principalmente as de acesso a capital Vitória, representando assim uma ameaça para qualquer política pública de mobilidade urbana sustentável.

A proposta da reativação do transporte aquaviário, além de ampliar a dinâmica da mobilidade urbana entre a Capital e os municípios vizinhos Vila Velha e Cariacica, se justifica pela sustentabilidade dessa implantação e a própria vocação geográfica da baía de Vitória, proporcionando a melhoria da qualidade de vida da população ao possibilitar a redução da utilização de veículos automotores nas vias e conseqüentemente a redução da utilização de combustíveis fósseis, redução de emissões de poluentes na atmosfera, redução dos ruídos nas cidades envolvidas, prevenindo doenças relacionadas a esses fatores e redução da necessidade de ampliação da infraestrutura viária, necessidade que está relacionada ao acentuado crescimento da frota de veículos.

Além dos benefícios citados, outra facilidade que vai ser atrativa para os usuários do sistema que desejarem se deslocar dos municípios de Vila Velha e Cariacica para Vitória e vice-versa, será o tempo de viagem gasto nesses deslocamentos, que estima-se ser entre 15 e 20 minutos de um lado a outro da baía de Vitória.

Atualmente o usuário que se desloca utilizando ônibus, da região de Porto de Santana para a Região da Rodoviária de Vitória no horário de pico da manhã, leva, em média, 15 minutos para chegar até o T. de Itacibá e cerca de mais 35 minutos, deste terminal, para chegar na Rodoviária de Vitória. Se ele fizer o mesmo deslocamento através do Sistema Aquaviário ele gastará o tempo de cerca de 20 minutos, tendo assim, uma redução de tempo de viagem da ordem de 30 minutos.

Outro comparativo que pode ser analisado é aquele em que o usuário se desloca por ônibus, no pico da tarde, da região da Praça do Papa até o Centro de Vila Velha. Atualmente ele precisa se utilizar de um ônibus até o T. Vila Velha, gastando cerca de 35 minutos e outro ônibus até o Centro de Vila Velha, gastando cerca de mais 10 minutos, totalizando assim 45 minutos de tempo de viagem. Se ele utilizar o Sistema Aquaviário levará cerca de 10 minutos para chegar ao seu destino final, reduzindo desta maneira o seu tempo de deslocamento em torno de 35 minutos.

Em virtude disso o Governo do Estado do Espírito Santo por meio da Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura - SEMOBI, no intuito de reativar o sistema aquaviário, fez publicar Edital de Concorrência nº 01/2021 cujo objetivo foi o da contratação de empresa especializada em serviços de engenharia para execução das obras de quatro pontos de embarque e desembarque de passageiros que irão inaugurar a primeira etapa do novo Sistema de Transporte Aquaviário de Passageiros da Região Metropolitana da Grande Vitória.

Os locais para implantação dos primeiros pontos de embarque e desembarque, objeto do Edital nº 01/2021, foram respectivamente: Porto de Santana (Cariacica), Parque da Prainha (Vila Velha), Centro e Praça do Papa (Vitória Capital). A única diferença entre o estudo técnico desenvolvido em 2012 para os projetos desenvolvidos no referido edital foi a substituição do ponto de embarque e desembarque previsto no município de Cariacica. No projeto anterior previa-se um ponto em Argolas, já no atual a previsão é em Porto de Santana. No entanto, conforme destacado no quadro abaixo o comportamento da demanda do transporte coletivo, em ambos os locais se assemelham, sendo que, em Porto de Santana há uma demanda superior a de Paul/Argolas, o que corrobora e justifica a implantação deste modal na localidade de Porto de Santana.

<b>COMPARAÇÃO DE DEMANDA - MÊS DE REFERÊNCIA: AGOSTO/2019</b>			
<b>ÁREA DE INFLUÊNCIA</b>	<b>Nº</b>	<b>BANDEIRA</b>	<b>DEMANDA MÉDIA DIA ÚTIL</b>
	567	T. CARAPINA / T. VILA VELHA VIA T. SÃO TORQUATO/R. PENHA - NOTURNO	62
	621	T. SÃO TORQUATO / ILHA DAS FLORES VIA PAUL	757
	658	T. IBES / T. SÃO TORQUATO VIA ARIBIRI/PAUL	4.203
	663	T. SÃO TORQUATO / PEDRA DOS BÚZIOS - CIRCULAR	250
	660	T. ITAPARICA / T. SÃO TORQUATO VIA VILA GARRIDO	1.021
	671	T. IBES / T. SÃO TORQUATO VIA VILA GARRIDO	995
	<b>TOTAL</b>		
<b>PORTO DE SANTANA</b>	<b>Nº</b>	<b>BANDEIRA</b>	<b>DEMANDA MÉDIA DIA ÚTIL</b>
	707	NOVA CANAÃ / T. ITACIBÁ	1.288
	708	PORTO NOVO / T. ITACIBÁ VIA PORTO DE SANTANA	1.471
	743	FLEXAL II / T. SÃO TORQUATO VIA PORTO VELHO	1.241
	744	NOVA CANAÃ / T. SÃO TORQUATO VIA PORTO VELHO	1.025
	746	BAIRRO APARECIDA / T. SÃO TORQUATO VIA PORTO VELHO	1.548
	761	T. SÃO TORQUATO / PRESIDENTE MÉDICI VIA PORTO VELHO - CIRCULAR	1.145
	769	BAIRRO APARECIDA / T. ITACIBÁ	659
	770	BELA VISTA / T. SÃO TORQUATO VIA PORTO VELHO	1.329
	773	T. SÃO TORQUATO / MORRO DO SESI VIA PORTO VELHO - CIRCULAR	300
<b>TOTAL</b>			<b>10.006</b>

Assim, com a licitação das obras concluídas, o Governo espera até o primeiro semestre de 2022 iniciar a primeira etapa da operação do transporte aquaviário de passageiros da baía de Vitória.

## **2. JUSTIFICATIVA DA MODALIDADE LICITATÓRIA**

Tem por objeto o presente Termo de Referência apresentar as características e requisitos para a operação do transporte aquaviário da baía de Vitória, que será prestado diretamente pelo Estado por meio de uma empresa especializada nos referidos serviços. Sendo assim, o presente documento visa estabelecer as diretrizes necessárias à operação, para que as concorrentes possam tomar conhecimento sobre os aspectos básicos e técnicos para a prestação do serviço de forma segura e de acordo com as normas de segurança na navegação e proteção do meio ambiente.

A contratação dos serviços que se propõe no presente Termo de Referência se justifica pela necessidade de coleta de dados reais, complementares aos estudos até então realizados, visando estabelecer um padrão de conduta dos usuários dos transportes coletivos com relação ao novo sistema a ser implantado, principalmente para possibilitar uma operação coerente e que atenda exatamente a necessidade da região, visando uma futura concessão. Deste modo a contratação dos serviços especificados são fundamentais para que o Governo conheça de fato a dinâmica e aceitação da população a este importante modal auxiliar que irá contribuir com a mobilidade urbana da Grande Vitória, desafogando o trânsito de veículos, possibilitando uma perfeita conexão com o modal rodoviário coletivo, individual e ciclístico.

Com base nisso, a contratação indicada para a presente licitação é através do Sistema de Registro de Preços, conforme previsão do art. 15, da Lei nº 8.666/93 e art. 4º, inciso II do Decreto nº 1790-R/2007, na medida em que, de acordo com a estimativa da demanda estudada, podem vir a ser necessários, 5 (cinco) barcos para a operação do Sistema, o que apenas será verificado após a inserção do aquaviário no cotidiano da população. Desta forma, através do SRP, será possível à SEMOBI iniciar de uma forma mais conservadora – com apenas



uma rota – tendo a possibilidade de ir aumentando, gradativamente a oferta de viagens/embarcações, possibilitando, futuramente, o incremento de novos pontos de embarque e desembarque, o que, a seu tempo, resguardará o erário e a prestação de um excelente serviço público a população capixaba.

Assim, propõe-se, no presente Termo de Referência, a apresentação das diretrizes a serem observadas na operação pela empresa contratada, bem como especificações e fixação das características básicas das embarcações para prestação dos serviços em conformidade as NORMAM's que trata das Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior, além das normas da autoridade marítima para amadores, embarcações de esporte, e/ou recreio e para cadastramento e funcionamento das marinas, clubes, e entidades desportivas náuticas, entre outras Normas da Autoridade Marítima Brasileira e Ambientais, para a rota que irá iniciar a primeira etapa do sistema de transporte aquaviário da Baía de Vitória, que compreenderão pontos de embarque/desembarque entre Porto de Santana, em Cariacica, até Prainha, em Vila Velha, perpassando pela Cidade de Vitória:

### **3. LOCAL E ROTA DE OPERAÇÃO**

É facultado aos licitantes a visita técnica para conhecimento das áreas de execução dos serviços, para verificação das condições locais de navegação, embarque e desembarque de passageiros, com a finalidade de obter a avaliação própria da natureza, complexidade, bem como para a obtenção de quaisquer outros dados que julgar necessário para a formulação da proposta.

A visita técnica deverá ser previamente agendada junto à SEMOBI e será acompanhada de um servidor do órgão.

Realizada ou não a visita, considerar-se-á que o licitante tem pleno conhecimento dos locais de navegação interior e de todas as informações para execução do objeto, não podendo alegar posteriormente a sua insuficiência, nem pleitear modificações nos preços, prazos e condições ou requerer o reequilíbrio econômico-financeiro em decorrência da falta de informações sobre o objeto.

O objeto deste Termo de Referência será realizado nos quatro novos pontos de embarque e desembarque de passageiros do Sistema Aquaviário, que estão sendo implantados nas seguintes localidades:

- Porto de Santana, Cariacica/ES;
- Prainha, Vila Velha/ES;
- Praça do Papa, Vitória/ES;
- Rodoviária, Vitória/ES.

Para cumprimento da rota de operação o vencedor do certame deverá seguir as orientações e premissas estabelecidas no Plano de Operação – Apêndice II do presente Termo de Referência.

#### 4. RESUMO DO OBJETO

O objeto deste Termo de Referência é a **prestação de serviços de transporte aquaviário de passageiros da baía de Vitória, em conformidade com as diretrizes estabelecidas pela tomadora do serviço, incluindo embarcação, tripulação, manutenção preventiva/corretiva, abastecimento, sistema de videomonitoramento em tempo real, rastreamento em tempo real através de GPS, sistema de informação as autoridades portuárias, de segurança e usuários em tempo real, seguros, registros e licenças obrigatórias das embarcações e tripulação conforme normas da Autoridade Marítima Brasileira e Sindicato da Categoria** e descrição, condições, quantidades, exigências e estimativas indicadas pela SEMOBI no plano Operacional - Apêndice II.

A SEMOBI é a prestadora direta do Transporte Aquaviário de Passageiros da Baía de Vitória, sendo a CETURB-ES a responsável pela gestão do serviço, realizando seu planejamento operacional, controle, administração, fiscalização e gestão de eventual arrecadação, isto é, a SEMOBI, através da CETURB-ES, é quem define a integralidade das condições da prestação do serviço que está sendo tomado.

Os preços máximos admitidos para fins de registro são os que constam na tabela contida no Apêndice I. A oferta de preços acima do parâmetro estabelecido na tabela contida no Apêndice I, importará em desclassificação do licitante.

Caso existam divergências entre o disposto neste Edital e no sistema eletrônico quanto à descrição do objeto, deverá ser observada a redação contida neste Termo de Referência e no instrumento convocatório.

#### 5. ESTIMATIVA DE QUANTIDADES

A quantidade máxima de embarcações estimada na prestação dos serviços que serão tomados pelo órgão participante do certame, durante a vigência da Ata de Registro de Preços, é fixada em 5 (cinco) embarcações em operação, sendo que para cada embarcação, tripulação e demais componentes dos serviços, será assinado um novo contrato.

A quantidade mínima de embarcações estimada na prestação dos serviços que serão tomados pelos órgãos participantes do certame, durante a vigência da Ata de Registro de Preços, é fixada em 01 (uma) embarcação em operação.

O fornecedor fica obrigado a aceitar, nas mesmas condições contratuais, os acréscimos que se fizerem na prestação do serviço, até 25% (vinte e cinco por cento) da quantidade máxima estimada de fornecimento estabelecida neste edital.

A adesão à Ata de Registro de Preços por órgãos e entidades que não tenham participado do certame dependerá, além de autorização do órgão gerenciador, da observância dos limites previstos na legislação vigente e da aceitação de fornecimento pelo particular, do cumprimento dos seguintes critérios:



- a) Os quantitativos fixados pelos órgãos e entidades que não tenham participado do certame não serão computados nos quantitativos fixados originariamente;
- b) Ao órgão ou entidade que não tenha participado do certame fica vedada a fixação de suas respectivas quantidades em montante superior ao máximo estabelecido;
- c) Não será admitida a adesão de órgãos e entidades que não tenham participado do certame, na hipótese de risco de prejuízo para as obrigações anteriormente assumidas, o que será aferido pelo órgão gerenciador, mediante decisão fundamentada.

## 6. DEFINIÇÕES

**Atualidade** - modernidade das técnicas, dos equipamentos e das instalações e a sua conservação e manutenção, bem como a melhoria e expansão do serviço na medida das necessidades dos usuários.

**Certificado de Segurança da Navegação** - é o certificado emitido para uma embarcação, para atestar que as vistorias previstas nestas normas foram realizadas nos prazos previstos.

**Continuidade** - a manutenção, em caráter permanente, da oferta dos serviços.

**Cortesia na prestação dos serviços** - tratamento com respeito, polidez e conforto para todos os usuários.

**Eficiência** - a execução dos serviços de acordo com as normas técnicas aplicáveis e em padrões satisfatórios, que busquem em caráter permanente, a excelência dos serviços, e que assegurem, qualitativa e quantitativamente, o cumprimento dos objetivos do contrato a ser celebrado.

**Embarcação** - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita à inscrição na Autoridade Marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas.

**Generalidade** – universalidade da prestação dos serviços, isto é, serviços iguais, sem qualquer discriminação, com presteza, rapidez e segurança para todos os usuários.

**Navegação interior** - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas.

**Regularidade** - a prestação dos serviços nas condições estabelecidas neste Termo de Referência e normas técnicas aplicáveis.

**Segurança** - na prestação do serviço de acordo com o estabelecido em normas, neste Termo de Referência, no contrato a ser celebrado e na legislação pertinente.

**Título de Inscrição de Embarcação - TIE** – documento expedido pela Capitania dos Portos, com validade limitada, onde consta o número de inscrição da embarcação, dados consolidados como nome da embarcação, número de tripulantes, passageiros, motorização, atividade/serviço que se aplica, área de navegação, arqueação, calado, boca, proprietário, características do casco entre outras relacionadas ao registro da embarcação.

## **7. RESUMO DOS SERVIÇOS CONTRATADOS**

A SEMOBI é a prestadora direta do Transporte Aquaviário de Passageiros e tomadora dos serviços ora contratados, que consistem em serviços de natureza contínua com embarcação, tripulação, manutenção preventiva e corretiva, combustível e demais despesas de operação sob responsabilidade da prestadora de serviços (embarque e desembarque), para operação do transporte aquaviário na Baía de Vitória.

A continuidade do serviço em questão se justifica pela sua natureza, pelo seu caráter essencial e pela sua relevância, impondo ao Estado a responsabilidade de oferta de um serviço adequado e sem interrupção, em razão do dever de indisponibilidade do interesse público.

Para atendimento da operação, os equipamentos a serem objeto da prestação de serviços consistem em até 5 (cinco) embarcações para transporte de passageiros, atendendo as características definidas no presente Termo de Referência, Apêndice I e Edital, conforme rota a ser operada de acordo com a determinação do órgão CONTRATANTE, Apêndice II.

A empresa vencedora será a responsável por realizar toda a manutenção das embarcações, mantendo em dia a limpeza e a conservação, as trocas de óleo lubrificante, a troca de peças, revisão periódica e substituição de material de salvatagem, manutenção e substituição de extintores, docagem da embarcação para reparos, seguros, bem como outros itens que possam ser instituídos, sempre observando as normas e exigências legais da Autoridade Marítima Brasileira.

A prestadora dos serviços deverá ainda fornecer mão de obra especializada de tripulação própria capaz de proceder a operação, manutenção rotineira de natureza preventiva e corretiva e apoio no embarque e desembarque dos passageiros das embarcações utilizadas para a prestação dos serviços, bem como deverá proceder, já incluído nos custos da prestação dos serviços, o abastecimento de combustível para o funcionamento das embarcações, bem como disponibilizar embarcação sobressalente para a substituição imediata, em caso de defeito ou manutenção das embarcações que estejam em operação.

A prestadora de serviços deverá, da mesma forma, possuir em todas as embarcações sistema de rastreamento em tempo real através de GPS, devendo integrá-lo com o sistema de monitoramento do Sistema Transcol (quando vencedora do certame), sistema de informação e comunicação com as autoridades portuárias, de segurança e usuários em tempo real. O sistema de GPS deve ser capaz de fornecer um relatório completo de posição da embarcação e horário, para fins de fiscalização.

Não fará parte da presente contratação, serviços e operações que se deem em terra, isto é, Centro de Controle da Operação do Aquaviário – CCOA, catracas, bilhetagem, controle de acesso e afins. Caso se façam necessários, os serviços em terra serão planejados e executados pela SEMOBI/CETURB-ES. Caberá ao Órgão Gestor do Sistema a operação do Centro de Controle da Operação do Aquaviário – CCOA, destinado ao monitoramento em tempo real de toda a operação, e que será responsável por todo o rastreamento em tempo real através dos equipamentos de GPS instalados nas embarcações, proporcionando a comunicação e disponibilização de toda e qualquer informação necessária às autoridades portuárias e de segurança.

Os serviços deverão ocorrer diariamente (inclusive finais de semana e feriados), inicialmente de acordo com o definido no Apêndice II, conforme abaixo determinado:

- Nos dias úteis: 12 horas/dia.
- Nos sábados: 09 horas/dia.
- Nos domingos e feriados: 05 horas/dia.

As horas de operação por dia acima detalhadas independem do número mínimo de passageiros.

Antes da emissão da Ordem de Serviço será elaborado quadro com a definição das viagens a serem observadas. Os horários inicialmente previstos podem sofrer alterações a critério da tomadora de serviços ou da gestora do sistema, de acordo com a variação da demanda de passageiros, sempre respeitados os intervalos acima informados. Eventuais alterações que comportem em modificação do contrato, se necessárias, deverão ser procedidas mediante a formalização de termo aditivo.

O período de operação acima fixado, conforme será detalhado em item próprio, se iniciará a partir da chegada do barco no píer (ponto de partida) e se encerrará com o fim da última viagem do dia, não estando contabilizadas como “horas operadas” os intervalos necessários para troca de equipes, limpeza das embarcações, abastecimento, conferência dos equipamentos e inspeções necessárias.

O deslocamento da embarcação até o píer inicial e o retorno da embarcação para atracamento no final do dia, não serão contabilizados no período de operação acima indicado.

Os contratos de cada uma das embarcações serão assinados com uma quantidade estimada de horas de operação, considerando um mês de 30 (trinta) dias, sendo 22 (vinte e dois) dias úteis, 4 sábados e 4 domingos, sem feriados, totalizando 320 (trezentos e vinte) horas mensais de operação, somente sendo pago ao contratado o efetivamente operado.

À contratada não é admitido operar em desacordo com os intervalos definidos no Plano de Operação, que só poderão ser alterados a critério da tomadora de serviços ou da gestora do sistema, mediante a formalização de termo aditivo, se preciso. Eventual constatação de operação em desacordo com as normas e

instruções ofertadas, será objeto de avaliação segundo os critérios definidos no Apêndice III – Instrumento de Medição de Resultados.

É de inteira responsabilidade da prestadora do serviço o local de guarda das embarcações durante os períodos em que não houver operação.

Deverão ser mantidos organizados, sob a inteira responsabilidade da prestadora dos serviços e em perfeitas condições de uso, todos os equipamentos das embarcações de salvatagem e sinalizações em conformidade com a NORMAM 02 e demais normas da navegação e de proteção ao meio ambiente.

## **8. CONDIÇÕES MÍNIMAS PARA PARTICIPAÇÃO DO CERTAME**

Poderão participar da presente licitação as empresas cujo objeto social seja compatível com o objeto do certame e que satisfaçam as condições deste Termo de Referência e Plano de Operação – Apêndice II.

Poderão participar do processo os interessados que atenderem a todas as exigências contidas no Edital e seus anexos, inclusive empresas estrangeiras legalmente estabelecidas no país, nos termos do artigo 28, inciso V e artigo 33 §1º da Lei 8.666/93 e suas alterações.

Estarão impedidos de participar de qualquer fase do processo, interessados que se enquadrarem em uma ou mais das situações a seguir:

- estejam constituídos sob a forma de consórcio;
- estejam cumprindo as penalidades previstas no art. 87, III, da Lei 8.666/1993, desde que não haja disposição expressa limitando os seus efeitos à esfera do ente sancionador;
- estejam cumprindo a penalidade prevista no art. 87, IV, da Lei 8.666/1993, ainda que impostas por ente federativo diverso do Espírito Santo;
- estejam cumprindo penalidade prevista no art. 7º da Lei 10.520/2002, desde que a decisão proferida pelo ente sancionador amplie, expressamente, os seus efeitos aos demais órgãos da Administração Pública Nacional.
- estejam cumprindo penalidade prevista no art. 12 da Lei 8.429/92, desde que no quadro societário da pessoa jurídica seja sócio majoritário e caso a condenação tenha sido especificamente em relação à proibição para contratar com a Administração.
- estejam sob falência, dissolução ou liquidação;
- Não será aceita, em qualquer hipótese, a participação de licitante retardatário, a não ser como ouvinte.

Caso o licitante se encontre em processo de recuperação judicial ou extrajudicial, deverá ser apresentada na fase de habilitação a sentença homologatória do plano de recuperação judicial ou certidão emitida pela instância judicial competente, que certifique que a interessada está apta econômica e financeiramente a participar do procedimento licitatório, nos termos da Lei 8.666/1993, conforme Acórdão de Relação TCU 8.271/2011-Segunda Câmara.

## 9. DOCUMENTAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES PARA INÍCIO DA OPERAÇÃO:

### 9.1 Da documentação da embarcação necessária para assinatura dos contratos:

Visando garantia de início imediato da operação e redução de riscos para o órgão público contratante e, conseqüentemente, para a população e usuários, a empresa vencedora do certame, antes da assinatura do contrato, deverá comprovar, **no prazo de 05 (cinco) dias úteis**, por meio de documento hábil, sob pena de desclassificação do processo licitatório:

- Ser detentora de embarcação(ões) devidamente homologadas pela Marinha do Brasil e em conformidade com as especificações e requisitos contidos no Apêndice I – Plano Operacional deste Termo de Referência;
- Certificado de Registro de Armador (CRA) expedido pelo Tribunal Marítimo em conformidade com a Lei 7.652 de 03 de fevereiro de 1988.

O órgão contratante se reserva, ainda, ao direito de realizar vistoria das embarcações, em até 30 (trinta) dias antes da assinatura do contrato, para verificação das condições das mesmas, quanto a possibilidade de pronto início de operação, bem como se atende a todas as normas da autoridade marítima e definições do presente Termo de Referência e Apêndice II - do Plano Operacional.

A não aprovação da(s) embarcação(ões) implicará na desclassificação da licitação do certame.

### 9.2 Da documentação necessária para emissão da ordem de serviço:

A Contratada terá que apresentar, para emissão da Ordem de Serviço - OS, sob pena de rescisão contratual e aplicação das penalidades prevista no instrumento contratual, os seguintes documentos:

- a) Certificado de Segurança da Navegação (CSN) da(s) embarcação(ões), devidamente validados pela Autoridade Marítima, no prazo de até **90 (noventa) dias** contados da publicação do extrato do contrato no DIO/ES;
- b) Plano Emergencial Individual Simplificado - PEI, no prazo de até **30 (trinta) dias** contados da publicação do extrato do contrato no DIO/ES.
- c) Licença de Operação junto ao IEMA, no prazo de até **90 (noventa) dias** contados da publicação do extrato do contrato no DIO/ES.

A partir da solicitação do órgão gestor da Ata, a contratada terá um prazo de 30 (trinta) dias corridos para o fornecimento das demais embarcações em plenas condições operacionais e em conformidade com o Termo de Referência e Plano Operacional, devendo possuir toda a documentação prevista nas alíneas “a” e “b” do item 9.1 e alínea “a” do item 9.2.

Poderá o referido prazo ser prorrogado por igual período mediante apresentação de justificativa prévia, e dentro do prazo inicial, da contratada, devidamente acatada pela área técnica do órgão público contratante.

Fica reservado, da mesma forma, o direito da SEMOBI de realizar vistoria das embarcações, em até 30 (trinta) dias, antes da assinatura dos contratos, para verificação se as embarcações se encontram em condições de pronto início de operação, bem como se atendem a todas as normas da autoridade marítima e definições do presente Termo de Referência e Apêndice II - do Plano Operacional.

## **10. MODALIDADE E TIPO DE CONTRATAÇÃO**

A contratação dos serviços especializados originados deste Termo de Referência e respectivos apêndices deverá ser na modalidade PREGÃO ELETRÔNICO PARA REGISTRO DE PREÇO, do tipo MENOR PREÇO, em conformidade com o EDITAL, para atender às necessidades da SEMOBI - Secretaria de Estado de Mobilidade de Infraestrutura.

## **11. CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO DAS PROPOSTAS: MENOR PREÇO**

Os participantes deverão apresentar planilha de composição de preços para a **prestação de serviços especializados de transporte aquaviário de passageiros da baía de Vitória, em conformidade com as diretrizes estabelecidas pela tomadora do serviço, incluindo embarcação, tripulação, manutenção preventiva/corretiva, abastecimento, sistema de videomonitoramento em tempo real, rastreamento em tempo real através de GPS, sistema de informação as autoridades portuárias, de segurança e usuários em tempo real, seguros, registros e licenças obrigatórias das embarcações e tripulação conforme normas da Autoridade Marítima Brasileira e Sindicato da Categoria.**

Depois de identificados os valores unitários, o proponente deverá apresentar o valor da hora de sua operação, englobando todos os custos acima definidos, haja vista que o critério de julgamento adotado para o presente certame é o de **“MENOR PREÇO”** por hora de operação para cada embarcação.

## **12. PRAZO DE VIGÊNCIA E CONDIÇÕES DE ENTREGA**

O prazo de vigência da Ata de Registro de Preços será de 12 (doze) meses, inadmitida a sua prorrogação.

Os contratos oriundos da referida ata terão vigência de até 12 (doze) meses, admitida uma única prorrogação, por igual período, nos termos do art. 57 da Lei 8.666/1993, mediante prévia justificativa e autorização da autoridade competente, devendo ser precedida, ainda, de manifestação prévia por parte da Procuradoria Geral do Estado do Espírito Santo.

As embarcações, somados da respectiva mão de obra para a prestação dos serviços, serão fornecidos em até 30 (trinta) dias após a solicitação do órgão gestor da Ata, desde que cumpridos integralmente pela contratada, os itens previstos nas **alíneas “a” e “b” do item 9.1 e alínea “a” do item 9.2**, e desde que **as embarcações tenham sido aprovadas pela SEMOBI, os contratos tenham sido devidamente assinados e emitidas as Ordens de Serviços -**



**OS**, conforme disposto neste Termo de Referência e no Apêndice II – Plano Operacional.

### 13. GARANTIA CONTRATUAL

A Contratada deverá prestar garantia da execução contratual em valor correspondente a 5% (cinco por cento) do valor total do contrato, no prazo máximo de 30 (trinta) dias úteis do início de sua vigência, através de uma das modalidades previstas no art. 56, §1º, da Lei 8.666/93.

### 14. PREÇO E CONDIÇÕES DE PAGAMENTO

O preço máximo admitido para a presente licitação, a ser pago pela Contratante para cada hora de operação é de **R\$ 2.236,00 (dois mil duzentos e trinta e seis reais)**, sendo vencedor do certame o licitante que apresentar o “MENOR PREÇO” pela hora operada.

Conforme estabelecido no item 7 deste Termo de Referência, os contratos de cada uma das embarcações serão assinados com uma quantidade estimada de 320 (trezentos e vinte) horas mensais de operação. Assim, o valor máximo mensal a ser pago pela Contratante ao Contratado será de **R\$ 715.520,00 (setecentos e quinze mil quinhentos e vinte reais)**, somente sendo pagas as horas efetivamente operadas, levando em consideração a variação de dias úteis no mês, sábados, domingos e feriados.

A aferição das horas efetivamente operadas, além de ser acompanhada pelo fiscal do contrato, será contabilizada por meio dos relatórios do GPS instalado em cada embarcação, o que deverá ser apresentado em cada medição para fins de pagamento.

Além da conferência indicada no item acima, a fiscalização cuidará de acompanhar o cumprimento das diretrizes indicadas neste Termo de Referência e seus Apêndices, submetendo suas constatações sobre o serviço/operação ao IMR – Instrumento de Medição de Resultados (Apêndice III), que mensurará os níveis esperados de qualidade da prestação de serviços para fins de adequação ao pagamento.

O pagamento se dará de forma mensal, até o décimo dia útil após a apresentação da nota fiscal/fatura correspondente, devidamente aceita pela SEMOBI, conforme estipulado na Cláusula Quarta da minuta de Contrato, vedada a antecipação. Decorrido o referido prazo, incidirá multa financeira nos seguintes termos:

$$V.M = V.F \times \frac{12}{100} \times \frac{N.D.}{360}$$

Onde:

V.M. = Valor da Multa Financeira.

V.F. = Valor da Nota Fiscal referente ao mês em atraso.

N.D. = Número de dias em atraso.

Incumbirão à CONTRATADA a iniciativa e o encargo do cálculo minucioso da fatura devida, a ser revista e aprovada pela CONTRATANTE, juntando-se o cálculo da fatura.

Se houver alguma incorreção na Nota Fiscal/Fatura, a mesma será devolvida à CONTRATADA para correção, ficando estabelecido que o prazo para pagamento seja contado a partir da data de apresentação na nova Nota Fiscal/Fatura, sem qualquer ônus ou correção a ser paga pela CONTRATANTE.

## **15. REAJUSTE**

As disposições constantes neste item apenas se aplicam aos contratos firmados decorrentes da Ata de Registro de Preço, formalmente prorrogados, quando se verificará vigência além de 12 (doze) meses.

O reajuste será adotado, obrigatoriamente, como forma de compensação dos efeitos das variações inflacionárias, desde que decorrido 12 (doze) meses, a contar do término da vigência da proposta comercial apresentada ou da data do último reajustamento, de acordo com a Lei nº 10.192, de 14 de fevereiro de 2001.

O reajuste do preço contratado levará em consideração o Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, ou outro índice que vier a substituí-lo.

Compete à Contratada a iniciativa e o encargo do cálculo minucioso de cada reajuste a ser aprovado pelo Contratante, juntando-se a respectiva discriminação dos serviços e memorial de cálculo do reajuste, e demais documentos comprobatórios do reajuste pleiteado.

## **16. OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS:**

### **16.1 Obrigações da Contratada:**

Executar o contrato em conformidade com as leis, regulamentos, posturas e normas técnicas, em estrita observância às legislações Federal, Estadual e Municipal e quaisquer ordens ou determinações do Poder Público, incluindo órgãos de regulamentação e fiscalização profissionais;

Executar o contrato obedecendo além das normas pertinentes e vigentes, todas as disposições deste Termo de Referência, do Plano de Operação e demais Apêndices, e em conformidade com o planejamento e instruções emitidas pela CONTRATANTE;

Sugerir medidas visando o aperfeiçoamento da execução dos serviços;

Prestar os serviços com qualidade e urbanidade, de maneira a formar, junto ao público, uma boa imagem da CONTRATADA e CONTRATANTE, devendo as embarcações serem mantidas com boa aparência e nos padrões exigidos pela CONTRATANTE;

Manter, durante a execução do contrato, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas no procedimento licitatório;

Não repassar a outrem, no todo ou em parte, o objeto do presente Contrato.

Garantir que os serviços sejam prestados de forma contínua e ininterrupta, adotando de pronto, todas as providências necessárias para tanto, inclusive a eventual necessidade de substituição de embarcação, para assegurar a continuidade da operação;

Obs: Em sendo necessário substituir a embarcação, em virtude de problemas técnicos ou decorrentes de caso fortuito e força maior, a Contratada terá o prazo máximo de 2 (duas) horas para efetuar a substituição e restabelecer a operação.

Substituir automaticamente a falta de qualquer empregado, por qualquer motivo que seja, de modo a não interferir no cumprimento dos horários e viagens estabelecidas neste Termo de Referência.

Dotar as embarcações com sistema de rastreamento em tempo real através de GPS, devidamente integrado com o sistema de monitoramento do Sistema Transcol, sistema de informação e comunicação com as autoridades portuárias, de segurança e usuários em tempo real;

Fornecer mão de obra especializada/qualificada de tripulação própria capaz de proceder a operação, manutenção rotineira de natureza preventiva (a cada 3 meses) e corretiva e apoio no embarque e desembarque dos passageiros das embarcações utilizadas para a prestação dos serviços;

Manter seu pessoal devidamente uniformizado e identificado para os serviços referenciados neste Termo de Referência;

Obs: O uniforme deverá ser fornecido pela CONTRATADA a cada um de seus empregados no início do contrato e quando se fizer necessária a sua substituição, caso não esteja em perfeitas condições de uso.

Comprovar, quando solicitado, o vínculo jurídico entre os integrantes da equipe técnica e a CONTRATADA.

Proceder, já incluído nos custos da prestação dos serviços, o abastecimento de combustível para o funcionamento das embarcações, bem como disponibilizar embarcação sobressalente para a substituição imediata, em caso de defeito ou manutenção das embarcações que estejam em operação;

Realizar toda a manutenção das embarcações, mantendo em dia a limpeza e a conservação, as trocas de óleo lubrificante, a troca de peças, revisão periódica

e substituição de material de salvatagem, manutenção e substituição de extintores, docagem da embarcação para reparos, seguros, bem como outros itens que possam ser instituídos, sempre observando as normas e exigências legais da Autoridade Marítima Brasileira;

Apresentar e manter em todas as embarcações os seguros, registros e licenças obrigatórias das embarcações e tripulação conforme normas da Autoridade Marítima Brasileira e Sindicato da Categoria;

Manter o número obrigatório de tripulantes conforme determinado pela Marinha do Brasil por meio da Capitania dos Portos onde a embarcação estiver registrada, bem como para atender a necessidade de organização do embarque e desembarque de passageiros;

Reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir, às suas expensas, no total ou em parte, o objeto do contrato em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções resultantes dos materiais empregados ou da execução dos serviços, independente de notificação por parte do CONTRATANTE;

Apresentar mensalmente nota fiscal pertinente ao objeto, compatível com a efetiva prestação do serviço, para liquidação da despesa pelo CONTRATANTE;

Responder, integralmente, pelos danos causados diretamente ao CONTRATANTE ou a terceiros, decorrentes de sua culpa ou dolo na execução do contrato, não excluindo ou reduzindo essa responsabilidade a fiscalização ou o acompanhamento empreendido pelo CONTRATANTE;

Assumir a responsabilidade por todos os encargos previdenciários e obrigações sociais previstos na legislação social e trabalhista em vigor, obrigando-se a saldá-los na época própria, vez que os empregados não manterão nenhum vínculo empregatício com a CONTRATANTE;

Apresentar os comprovantes de pagamentos dos encargos previdenciários e obrigações sociais quando solicitados pela CONTRATANTE;

Responder e responsabilizar-se pela prevenção de acidentes e pela segurança de suas atividades e de seus funcionários quando na realização dos serviços, fazendo com que eles observem e cumpram rigorosamente os regulamentos e determinações de segurança, bem como tomando, ou fazendo com que sejam tomadas, as medidas corretivas necessárias;

Assumir, também, a responsabilidade por todas as providências e obrigações estabelecidas na legislação de acidentes do trabalho, quando em decorrência da espécie, forem vítimas os seus empregados no desempenho dos serviços ou em conexão com eles;

Responsabilizar-se pelas obrigações decorrentes das normas que estabeleçam encargos fiscais, resultantes da execução do contrato, não transferindo, em hipótese alguma, a responsabilidade pelos respectivos pagamentos ao CONTRATANTE, inclusive se houver obrigatoriedade de retenção;

Arcar com despesas decorrentes de qualquer infração, desde que praticada por seus funcionários durante a execução dos serviços prestados;

Manter as condições de sua idoneidade, além de sujeitar-se a outras obrigações previstas no Código de Proteção e Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/90) que sejam compatíveis com o regime de direito público;

Prestar os serviços conforme disposições estabelecidas no Termo de Referência e no plano de operação, utilizando equipamentos em quantidade, qualidade e tecnologia adequadas, com a observância às NORMAN 02/DPC e NORMAN 03/DPC da Autoridade Marítima, ou outra que vier a substituí-las;

Executar de forma a garantir os melhores resultados, cabendo à CONTRATADA otimizar a gestão de seus recursos humanos e materiais, com vistas à qualidade dos serviços e à satisfação do CONTRATANTE;

Fornecer materiais, produtos e equipamentos de trabalho, principalmente de segurança, coletivos e individuais, tais quais Equipamentos de Proteção Individual – EPI's, adequados e necessários à consecução dos serviços constantes deste Termo de Referência, sem quaisquer ônus para o CONTRATANTE ou empregados, responsabilizando-se pelo quantitativo e qualitativo dos materiais, produtos e equipamentos utilizados para prestação dos serviços;

Comunicar ao CONTRATANTE, por escrito, qualquer anormalidade ou inconsistência, de caráter urgente, no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas, prestando os esclarecimentos julgados necessários e apresentando solução técnica para sua correção;

Elaborar relatório mensal sobre a prestação dos serviços, dirigido ao fiscal do contrato, relatando todos os serviços realizados, eventuais problemas verificados e qualquer fato relevante sobre a execução do objeto contratual.

Tornar pública e visível a informação que está prestando serviços ao Governo do Estado do Espírito Santo por meio da Secretaria de Mobilidade e Infraestrutura – SEMOBI;

Responsabilizar-se pelo adequado acondicionamento, remoção e destinação final ambientalmente correta, dos materiais decorrentes dos serviços de manutenção das embarcações, entre eles, embalagens, óleos, tintas, entre outros resíduos;

Aceitar, nas mesmas condições contratuais, os acréscimos ou supressões que se fizerem necessários, nos termos do art. 65, § 1º, da Lei nº 8.666/93;

Facilitar o pleno exercício das funções do gestor e fiscal do contrato, sendo o não atendimento das solicitações feitas pela CONTRATANTE considerado motivo para aplicação das sanções contratuais. O exercício das funções de gestor e fiscal do contrato não desobriga a CONTRATADA de sua própria responsabilidade quanto à adequada execução dos serviços contratados.

A CONTRATADA se obriga a designar formalmente um preposto para lhe representar, antes do início da prestação de serviço, com poderes e deveres em relação à execução do objeto do contrato (art. 44 da IN 5, do Ministério do Planejamento, atual Ministério da Economia) e, especialmente, para comunicar

à administração pública os casos em que os seus empregados sofreram acidentes de trabalho, acidentes de trajeto e doenças do trabalho, como a COVID-19.

## **16.2 Obrigações da Contratante**

Compete à SEMOBI prestar diretamente o serviço objeto da presente contratação, de forma satisfatória aos interesses da população, através da empresa ora contratada, fornecendo as informações e direções necessárias à execução dos serviços, bem como:

Exercer a fiscalização dos serviços por servidores especialmente designados, na forma prevista na Lei n.º 8.666/93 e na Portaria SEGER/PGE/SECONT n.º 049-R/2010.

Promover a gestão, o acompanhamento e a definição da forma de prestação dos serviços, sob os aspectos quantitativo e qualitativo, através da gestora do sistema CETURB-ES, bem como do(s) Fiscal(ais) designados para tanto, o(s) qual(is) deverão anotar em registros próprios as falhas e descumprimentos contratuais detectados, comunicando à CONTRATADA as ocorrências de quaisquer fatos em desacordo com os dispositivos contratuais, legais e gerenciais.

Realizar o pagamento mensal dos serviços contratados no prazo de até 10 (dez) dias úteis após o recebimento de documento fiscal hábil, quando prestados estes de acordo com as cláusulas contratuais, contados a partir do ateste pela fiscalização do CONTRATANTE.

Manifestar-se formalmente em todos os atos relativos à execução do Contrato, em especial, aplicação de sanções, alterações e reajustes do mesmo.

Não permitir que a mão-de-obra execute tarefas em desacordo com as preestabelecidas no contrato.

Aplicar as sanções administrativas, quando se fizerem necessárias.

## **17. CONSÓRCIO E SUBCONTRATAÇÃO**

Não é permitida a participação de empresas em consórcios.

Não será permitida a subcontratação dos serviços especializados de operação do transporte aquaviário de passageiros da baía de Vitória.

## **18. QUALIFICAÇÃO TÉCNICA**

- Apresentar Atestado de Capacidade Técnica expedido por pessoa jurídica de direito público, **comprovando experiência por período não inferior a 1 (um) ano, sem restrição, de prestação de serviço/operação de transporte**



**aquaviário exclusivo de passageiros com, pelo menos, 01 (uma) embarcação com capacidade mínima de 40 (quarenta) passageiros cada.**

A comprovação será feita por meio de apresentação de no mínimo 1 (um) atestado, devidamente assinado, carimbado e em papel timbrado do órgão público tomador do serviço, devidamente homologado pelo Conselho Regional correspondente.

Para atendimento do quantitativo exigido no item anterior, não será permitido o somatório de atestados de capacidade técnica.

- Apresentar Certificado de Registro de Armador (CRA) com sua validade em dia expedido pelo Tribunal Marítimo em conformidade com a Lei 7.652 de 03 de fevereiro de 1988. Poderá ser aceito excepcionalmente protocolo de renovação do CRA.

- Comprovar a regularidade da empresa junto à Capitania dos Portos, nos termos da Norman 02.

- Apresentar declaração formal e relação explícita de que disporá de instalação/estrutura física, máquinas, equipamentos, pessoal técnico e documentos necessário para a execução do objeto, de acordo com as exigências normativas específicas para o caso.

## **19. EXIGÊNCIAS CONCLUSIVAS**

Por fim, importante frisar, que qualquer requisito técnico não mencionado no presente Termo de Referência e Apêndices, deverão sempre respeitar as Normas da Autoridade Marítima Brasileira alusivas ao transporte Aquaviário de Passageiros.

## **20. LEGISLAÇÃO, NORMAS E REGULAMENTOS**

Este documento foi elaborado com base nas seguintes legislações, que devem ser respeitadas para a execução do objeto a ele relacionado:

Lei nº 8.666 de 21 de junho de 1993 e respectivas alterações;

Lei nº 10.520 de 17 de julho de 2002.

Decreto Estadual nº 2.971-R de 08 de março de 2012;

Normas da Autoridade Marítima para Auxílios à Navegação (NORMAM 02, NORMAM 03 e outras aplicáveis deverão ser respeitadas);

Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 e demais normas regulamentadoras da Política Nacional de Meio Ambiente.

## **21. ELABORAÇÃO, APROVAÇÃO E ASSINATURAS ELETRÔNICAS**

**Elaboração:**

José Eduardo de Souza Oliveira  
Gerência de Transporte de Passageiros (GTP)

**Aprovação:**

Leo Carlos Cruz  
Subsecretaria de Estado de  
Mobilidade Urbana (SUBMOB)

**Aprovação:**

Fábio Ney Damasceno  
Secretaria de Estado de Mobilidade e  
Infraestrutura (GABSEC)

**APÊNDICE I**  
**ORÇAMENTO REFERENCIAL**

Lote	Item	Especificação	Qnt. máx. horas/mês	Preço máximo por hora operada (R\$/hora)	Preço máximo por unidade (R\$/mês/barco)	Qnt. barcos	Preço máximo do lote (R\$/mês)
Único	1	Prestação de serviços especializados de transporte aquaviário de passageiros da baía de Vitória incluindo embarcação, tripulação, manutenção preventiva/corretiva, abastecimento, sistema de videomonitoramento em tempo real, rastreamento em tempo real através de GPS, sistema de informação as autoridades portuárias, de segurança e usuários em tempo real, seguros, registros e licenças obrigatórias das embarcações e tripulação conforme normas da Autoridade Marítima Brasileira e Sindicato da Categoria, com capacidade mínima de 80 pessoas	320	R\$ 2.236,00	R\$ 715.520,00	5	R\$ 3.577.600,00

## APÊNDICE II

### PLANO DE OPERAÇÃO

#### TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DE PASSAGEIROS DA BAÍA DE VITÓRIA

##### 1. APRESENTAÇÃO

O presente documento denominado Diretrizes e Plano de Operação do Transporte Aquaviário de Passageiros da Baía de Vitória, visa complementar as informações contidas no Termo de Referência que trata da contratação de serviço especializado de transporte aquaviário de passageiros da baía de Vitória – Espírito Santo, nos termos da Lei nº 8.666/93.

A SEMOBI é a prestadora direta do Transporte Aquaviário de Passageiros, e a CETURB-ES é a responsável pela gestão do serviço, realizando seu planejamento operacional, controle, administração, fiscalização e gestão de eventual arrecadação. Todo o planejamento operacional do Sistema de Transporte Aquaviário Intermunicipal é realizado pela CETURB-ES, em conjunto com a SEMOBI, que define a integralidade das condições de sua prestação. Desta forma, as informações e instruções aqui contidas são de observância obrigatória por parte da prestadora de serviço.

Este documento apresenta a rota inicial dos pontos de embarque/desembarque que estão sendo implantados entre Prainha e Porto de Santana, bem como define os horários de início e fim da operação, o que deverá ser fielmente observado por cada embarcação contratada.

Antes da emissão da Ordem de Serviços, será elaborado quadro com escala de horários a ser observada pela Contratada, o que não poderá ser descumprido. As eventuais alterações que se fizerem necessárias nas instruções aqui delimitadas, serão realizadas a critério da SEMOBI, mediante formalização de termo aditivo, se necessário.

A observância, pela Contratada, das diretrizes aqui estabelecidas será acompanhada pela SEMOBI e fiscalizada pela gestora do sistema (CETURB-ES), que acompanharão, dentre outros, os relatórios fornecidos pelo GPS instalado em cada uma das embarcações, sendo que todo o serviço/operação será submetido à avaliação por meio do IMR – Instrumento de Medição de Resultados, que mensurará os níveis esperados de qualidade da prestação de serviços para fins de adequação ao pagamento.

Não fazem parte dos serviços ora descritos quaisquer operações que se deem em terra, isto é, Centro de Controle da Operação do Aquaviário – CCOA, catracas, bilhetagem, controle de acesso e afins, que serão de responsabilidade da Contratante/gestora do sistema. A responsabilidade da Contratada se

restringe à operação aquaviária e todas as suas obrigações, bem como organização/auxílio de passageiros no embarque e desembarque da embarcação.

## 2. OBJETIVO

Estabelecer as diretrizes e o modelo de operação inicial fixada pelo Governo do Estado para prestação do serviço especializado de transporte aquaviário de passageiros da baía de Vitória – Espírito Santo.

## 3. QUADRO SIGLAS

Sigla	Significado
TRANSCOL	Sistema de Transporte Coletivo da RMGV
SEMOBI	Secretaria de Mobilidade e Infraestrutura
CETURB-ES	Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo
CSN	Certificação de Segurança na Navegação
TIE	Título de Inscrição de Embarcação
CTS	Cartão de Tripulação e Segurança

## 4. DA ROTA E DOS PONTOS DE EMBARQUE DE DESEMBARQUE

A rota inicial compreenderá o percurso entre o ponto de embarque/desembarque de Porto de Santana (Cariacica) até o ponto de embarque/desembarque da Prainha (Vila Velha) passando pelo município de Vitória.



Para promover maior segurança, conforto e facilitar a mobilidade para a população e visitantes da Grande Vitória, os pontos de embarque/desembarque do aquaviário estão sendo construídos em pontos estratégicos facilitando a conexão do modal com o TRANSCOL, sendo que o acesso ao aquaviário se dará por meio do bilhete único – CARTÃO GV, de responsabilidade do órgão gestor.

Os flutuantes onde as embarcações atracarão terão as dimensões de 5,00 x 18,00 x 1,60 metros com 0,80 m acima da linha d'água e estão localizados nos seguintes pontos:

- Porto de Santana, Cariacica/ES;
- Prainha, Vila Velha/ES;
- Praça do Papa, Vitória/ES;
- Rodoviária, Vitória/ES.

## 5. DOS PROFISSIONAIS

É de total responsabilidade da prestadora de serviços o pagamento do salário conforme piso ou acordo trabalhista da categoria, incluindo-se benefícios, ficando o Estado isento de qualquer responsabilidade administrativa, trabalhista, civil ou penal por descumprimento dos acordos por parte da empresa prestadora de serviços.



## 5.1. Tripulantes

A empresa prestadora dos serviços deverá apresentar quantidade de tripulantes necessária, devidamente uniformizada, portando equipamentos de proteção individual, conforme estabelecido no TIE da respectiva embarcação expedido pela Autoridade Marítima Brasileira necessária para execução da operação (prestação dos serviços) de forma ininterrupta, nos dias úteis, nos finais de semana e feriados, conforme estipulado abaixo:

- Nos dias úteis: 12 horas de operação na realização de viagens ininterruptas por embarcação contratada, salvo adequações operacionais realizadas pelo órgão gestor;
- Nos sábados: 09 horas de operação na realização de viagens ininterruptas por embarcação contratada, salvo adequações operacionais realizadas pelo órgão gestor;
- Nos domingos e feriados: 05 horas de operação na realização de viagens ininterruptas por embarcação contratada, salvo adequações operacionais realizadas pelo órgão gestor.

Além do estabelecido no TIE, deverá ser previsto:

- Na equipe de tripulantes um tripulante adicional para organização e auxílio dos passageiros no embarque e desembarque das embarcações.

DESCRIÇÃO DO SERVIÇO PARA CADA BARCO	TURNOS	QUANT. POR TURNO
MNC – Marinheiro Convés	3	1
MNM – Marinheiro de Máquina	3	1
MOC – Moço de Convés	3	1
MAC – Marinheiro Auxiliar de Convés	3	1

Para cumprimento da escala definida pela SEMOBI, será necessário que a empresa disponibilize, no mínimo, 3 (três) equipes de tripulação para substituição/revezamento durante o período de operação.

Compete exclusivamente à Contratada elaborar a escala de horário de seus funcionários e as escalas de revezamento para atendimento dos horários diferenciados entre dias úteis, sábados, domingos e feriados previstos neste Termo de Referência, observada a carga horária estabelecida na CLT.

Não há previsão de pagamento de horas extras para os cargos previstos neste Termo de Referência, ficando a cargo da Contrata administrar e gerir o cumprimento dos períodos de operação e das cargas horárias de seus funcionários, não possuindo, a Contratante, qualquer ingerência sobre este aspecto.

A critério da Contratante, após manifestação técnica do órgão gestor do sistema e da aprovação dos órgão fiscalizadores competentes, poderão ser realizadas alterações na operação do transporte de modo a proporcionar melhor atendimento à população beneficiada por este importante modal, devendo a Contratada manter o número obrigatório de tripulantes conforme determinado pela Marinha do Brasil por meio da Capitania dos Portos onde a embarcação estiver registrada, bem como para atender a necessidade de organização do embarque e desembarque de passageiros. As alterações serão comunicadas à Contratada e sempre formalizadas mediante Termo Aditivo.

## **5.2. Equipe de Apoio**

A empresa prestadora de serviços será responsável por dispor de equipe de apoio, como por exemplo, encarregado, auxiliar administrativo, serviços gerais, mecânico, etc., para realização de serviços rotineiros relativos à embarcação, conforme discriminado no item 9 deste Apêndice, o que comporá o custo administrativo da empresa.

## **6. CARACTERÍSTICAS GERAIS OBRIGATÓRIAS PARA AS EMBARCAÇÕES**

As embarcações deverão ser disponibilizadas em suas características, conforme Termo de Referência, atendendo a Certificação de Segurança na Navegação - CSN expedido pela Marinha do Brasil para transporte de passageiros, bem como, conter a descrição da tripulação que será empregada na operação.

As embarcações propostas para atender as expectativas e demandas do transporte aquaviário de passageiros da baía de Vitória deverão atender, além da NORMAN 02/DPC, minimamente os seguintes aspectos e características que serão aferidas e atestadas pela equipe de fiscalização do contrato periodicamente:

**Climatização:** As embarcações deverão ser dotadas de sistema de ar condicionado para os passageiros e tripulantes, no intuito de manter um bom nível de conforto térmico levando-se em conta as condições de temperatura e umidade da região de clima tropical.

**Iluminação interna e de navegação:** As embarcações deverão possuir sistema de aproveitamento de luminosidade natural e sistema elétrico de iluminação possibilitando a realização de operação diuturnamente, considerando a necessidade de atendimento aos passageiros pelos períodos definidor no item 5.1. A iluminação da navegação deverá seguir as determinações estabelecidas nas Normas da Autoridade Marítima Brasileira.

**Espaço para transporte de bicicletas:** Cada embarcação deverá possuir capacidade de transporte de no mínimo 06 bicicletas.

**Acessibilidade:** As embarcações deverão disponibilizar espaço seguro para cadeirantes e acessos que viabilizem a circulação e o embarque/desembarque de forma acessível e segura de Pessoas com Deficiência, conforme legislação vigente.

**Banheiros:** As embarcações deverão possuir banheiros para atendimento aos usuários e tripulação, conforme legislação competente.

**Sistema de Monitoramento:** Todas as embarcações deverão possuir um sistema de videomonitoramento que deverá estar instalado com equipamentos que captam imagens e as transmitem, em tempo real, para a CCOA (Centro de controle operacional do Aquaviário). As embarcações também deverão dispor de equipamento de GPS (Sistema de Posicionamento Global), devidamente integrado com o sistema de monitoramento do Sistema Transcol, e fornecer em tempo real os horários de viagem para os passageiros.

**Sistema de Comunicação VHF Marítimo:** Todas as embarcações deverão possuir um sistema de Comunicação VHF Marítimo, conforme estabelecido pela Autoridade Marítima local, para comunicação entre o Centro de Controle Operacional do Aquaviário (CCOA), a tripulação nas embarcações e a referida Autoridade Marítima Local.

**Tipo de embarcação:** As embarcações deverão ser homologadas para transporte público de passageiros para área de navegação interior 1, com Certificado de Segurança da Navegação (CSN) em dia, devendo ser apresentado na ordem de início da operação ou na vistoria prévia das embarcações realizada pela CONTRATANTE.

Todas embarcações deverão estar regulamentadas segundo as disposições das Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) e outras definidas pela Diretoria de Portos e Costas, aptas à serem empregadas na realização do transporte aquaviário de passageiros da região da baía de Vitória.

**Área de Navegação de homologado pelo TIE da embarcação:** Interior 01.

**Capacidade das embarcações:** A definição da capacidade das embarcações deverá atender à necessidade e demanda do trecho/rota, visando promover maior segurança, redução de tempo entre os pontos de

embarque/desembarque, comodidade e eficiência aos usuários do modal, conforme descritivo abaixo.

- Cada Embarcação deverá contar com capacidade mínima de 80 pessoas (passageiros + tripulantes);

Esta limitação não estará prejudicada se a prestadora de serviços apresentar embarcações com capacidade maior da acima prevista, devendo observar, porém, a variação de calado da área de navegação.

A proponente deverá observar a altura do vão livre existente na ponte Florentino Ávidos (5 Pontes), a fim de avaliar a altura entre a linha d'água e a superestrutura da ponte.

Deverá ser respeitada as características técnicas “borda livre” das embarcações com os flutuantes instalados pelo Governo do Estado.

**Dimensões estimadas das embarcações:** As dimensões das embarcações deverão levar em consideração as dimensões dos flutuantes.

**Tipo de Serviço:** Transporte de passageiro.

**Velocidade máxima de serviço de cada embarcação:** 10 nós, ou conforme determinado pela Autoridade Portuária.

**Características estruturais:** Os cascos das embarcações deverão ser construídos em material resistente, preferencialmente aço ou fibra de vidro, de boa flutuabilidade, compartimentos estanques, devidamente aprovada pela Autoridade Marítima Brasileira, sempre respeitando a salvaguarda da vida humana, segurança da navegação e ao meio ambiente.

**Sistema de Combustível:** Deverá ser observado as orientações a seguir:

Não poderão ser utilizados combustíveis com ponto de fulgor inferior a 60°C (como álcool ou gasolina);

Nenhum tanque ou rede de combustível deverá estar posicionado em local onde qualquer derramamento ou vazamento dele proveniente, venha constituir riscos de contaminação ao meio ambiente ou de incêndio pelo contato com superfícies aquecidas ou equipamentos elétricos;

Na saída de cada tanque de combustível deverá haver uma válvula de fechamento capaz de interromper o fluxo da rede de forma imediata a constatação de qualquer irregularidade.

**Combate a incêndios:** Como medida de segurança contra incêndios todas embarcações deverão possuir sistema de prevenção e combate a incêndio seguindo as Normas da Autoridade Marítima Brasileira, de acordo com a homologação dada pelo TIE da embarcação.

**Características da propulsão:** As características de propulsão devem oferecer as embarcações condições de navegar a uma velocidade segura, de forma a possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar acidentes durante a operação, as embarcações deverão atender minimamente os seguintes requisitos de propulsão:

- Motorização de centro/combustível: Diesel.
- Número de motores: 02.
- Potência propulsiva total de cada motor: mínimo 220HP.
- Caixa Redutora: 02 reversores.

**Equipamento de governo:** Máquina do leme de acionamento manual, leme tipo bi apoiado.

**Equipamento de amarração e fundeio:** As embarcações deverão possuir condições e sistema de amarração e ancoragem por fundeio para caso necessário com mínimo de 01 âncoras entre 20kg a 40 kg.

**Equipamento de salvatagem:** Todo material de salvatagem das embarcações deverão ser armazenados em local de fácil acesso, próximo aos usuários, com devidas informações acerca da capacidade das balsas e instruções para o uso do colete salva-vidas.

Visando proporcionar maior segurança na navegação, os equipamentos de salvatagem (balsa salva vidas, boias salva vidas classe III, coletes salva vidas classe III), deverão seguir estritamente a capacidade da embarcação e as referências descritas nas Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior - NORMAM.

Os coletes salva-vidas classe III adulto na quantidade do número de passageiros mais 05 de reserva e no mínimo 10% do total de adulto em colete infantil classe III.

Os equipamentos de salvatagem deverão seguir quantitativo definido pela Marinha do Brasil, de acordo com o Certificado de Segurança da Navegação.

**Cores da embarcação:** As embarcações deverão ser alocadas seguindo as cores determinadas pelo Governo do Estado do Espírito Santo, de acordo o

padrão da identidade visual do Transporte Público da Região Metropolitana da Grande Vitória, definidos pela Secretaria de Mobilidade e Infraestrutura – SEMOBI.

## **7. OPERAÇÕES DO AQUAVIÁRIO**

### **7.1. Período de operação**

O início e término da operação (viagens) nos terminais localizados na Prainha e Porto de Santana deverá atender aos seguintes horários:

- Nos dias úteis: início às 06h30min e término às 20h30min.
- Nos sábados: início às 08h00min e término às 18h00min.
- Nos domingos e feriados: início às 09h00min e término às 15h00min

Durante o período de operação das embarcações a prestadora dos serviços deverá executar aos seguintes procedimentos:

- a. Trocar a tripulação a cada período máximo de 8 (oito) horas trabalhadas conforme determina a legislação/acordo coletivo da categoria;
- b. Reabastecer o combustível das embarcações, caso necessário, em local apropriado a esta operação e sem a presença de passageiros transportados;
- c. Promover no mínimo três limpezas/higienização dos banheiros utilizados pelos passageiros dentro das embarcações durante o período de operação estabelecido para as embarcações;

As horas de operação por dia acima detalhadas independem do número mínimo de passageiros.

O início da operação acima fixado se contabilizará a partir da chegada do barco no píer (ponto de partida) e se encerrará com o fim da última viagem do dia, não estando contabilizados, nesse período, os intervalos necessários para troca de equipes, limpeza das embarcações, manutenções necessárias, abastecimento, conferência dos equipamentos e inspeções necessárias à operação.

O deslocamento da embarcação até o píer inicial e o retorno da embarcação para atracamento no final do dia, não serão contabilizados no período de operação acima indicado.

À contratada não é admitido operar em desacordo com o intervalo definido neste Plano de Operação, que só poderão ser alteradas a critério da tomadora dos serviços ou da gestora do sistema, mediante termo aditivo, se necessário.



Eventual constatação de operação em desacordo com as normas e instruções ofertadas, será objeto de avaliação segundo os critérios definidos no Apêndice III – Instrumento de Medição de Resultados.

## **7.2. Quadro de horários**

O Contratante reserva o direito de definir, tanto o quadro de horário quanto a quantidade de embarcações disponibilizadas para a operação do sistema aquaviário. O quadro horário inicial será definido pela CETURB-ES quando da emissão da ordem de serviço.

Os intervalos entre as viagens programadas deverão ser no máximo de 120 minutos e de no mínimo 25 minutos.

## **8. DA ORGANIZAÇÃO DO EMBARQUE E DESEMBARQUE**

O controle de embarque e desembarque nos pontos de embarque/desembarque será de responsabilidade da Contratante, não sendo objeto da presente contratação.

Deverá, porém, a Contratada, disponibilizar um tripulante da embarcação para organização e acompanhamento da operação de embarque e desembarque no barco, em todas as viagens realizadas, visando o auxílio dos passageiros, bem como o controle de quantidade de lugares disponíveis, devendo bloquear o acesso de passageiros quando o limite de lotação da embarcação for atingido.

Não será permitida a cobrança de passagens no interior das embarcações.

## **9. ESPECIFICAÇÕES DOS SERVIÇOS**

Os serviços objeto deste Termo de Referência englobam, além da operação do transporte aquaviário de passageiros discriminado acima, os seguintes serviços relacionados à embarcação, que deverão ser providenciados sob responsabilidade da empresa Contratada e que fazem parte do seu custo administrativo:

- Limpeza e Conservação das embarcações, destinando pessoal específico para tanto, visando a limpeza e conservação tanto no que se refere ao espaço destinado aos passageiros e tripulação, quanto aos sanitários, que deverão ser higienizados periodicamente, de preferência, a cada início de uma nova viagem completa e, no mínimo, três vezes ao dia.

- Manutenção das embarcações, no mínimo, a cada 3 (três) meses, destinando pessoal qualificado para tanto (incluindo mecânico), visando abastecimento, conferência dos equipamentos, inspeções necessárias e demais atividades que envolvam a manutenção do barco e de seus acessórios em perfeitas condições de uso, garantindo um serviço adequado e seguro para os usuários.

Para realização das atividades de abastecimento, manutenção e pernoite da embarcação, a empresa deverá providenciar área própria já que não poderão ocorrer nos pontos de embarque/desembarque de passageiros do aquaviário, inclusive para proteção dos usuários.

## **10. CARACTERIZAÇÃO DO PESSOAL**

Os tripulantes deverão ser rigorosamente selecionados pela empresa de acordo com suas qualificações observada as NORMAN aplicáveis, a qual ficará, para todos os efeitos legais e administrativos, responsável perante à Secretaria e terceiros, pelos atos por eles praticados no desempenho de suas funções. Na seleção deverão ser observadas qualidades tais como: polidez, discrição, sensibilidade para relacionar-se com o público em geral.

Os tripulantes deverão manter-se uniformizados, identificados através de crachás, com fotografia recente, não se tolerando uniformes incompletos, sujos ou de mau aspecto, além de manterem-se providos dos Equipamentos de Proteção Individual – EPI's com certificado de Aprovação (CA), emitido pela Secretaria Especial do Trabalho do Ministério da Economia.

O pessoal técnico qualificado selecionado pela empresa para fazer parte da tripulação deverá possuir treinamento específico para transporte de passageiros.

## **11. CRITÉRIOS DE CONTROLE E FISCALIZAÇÃO**

Não obstante a empresa Contratada seja a única e exclusiva responsável pela execução de todos os serviços, a Contratante reserva-se ao direito de, não restringindo a plenitude desta responsabilidade, exercer a mais ampla e completa fiscalização sobre os serviços, diretamente, através da CETURB-ES ou por prepostos designados, podendo para isso:

- a) Ordenar a imediata retirada do local, bem como a substituição de qualquer empregado da Contratada que estiver sem uniforme ou crachá, que embaraçar ou dificultar sua fiscalização ou cuja permanência na área, a seu exclusivo critério, julgar inconveniente;
- b) Examinar as carteiras profissionais dos empregados colocados a seu serviço, para comprovar o registro de função profissional;
- c) Solicitar à Contratada a substituição de qualquer material ou equipamento que se mostre ineficaz ou defeituoso, e que prejudique a prestação de serviços e sua fiscalização;
- d) Quando do pagamento, confrontar os dados das obrigações e encargos sociais e trabalhistas com a folha de pagamento; e
- e) Não permitir que a execução de tarefas em desacordo com as preestabelecidas.

A CETURB-ES fiscalizará a prestação de serviço e a observância de suas determinações por meio dos relatórios emitidos pelo GPS instalado nas embarcações, bem como através de fiscal designado para acompanhamento dos serviços.

A avaliação da adequação da prestação de serviços, em conformidade com a expectativa da Contratante, se dará mediante a utilização do Instrumento de Medição de Resultados – IMR constante do Apêndice III, que prevê pontuações para cada item avaliado relativo ao serviço prestado, prevendo, inclusive, pontuação mínima a ser alcançada pela Contratada.

## **12. DO INSTRUMENTO DE MEDIÇÃO DE RESULTADOS**

Os serviços objeto do presente Termo de Referência serão objeto de avaliação por meio do Instrumento de Medição de Resultados, constante do Apêndice III deste documento.

## **13. FINALIZAÇÃO**

Assim encerra-se as premissas do Plano de Operação esperado pelo Governo do Estado do Espírito Santo através da SEMOBI para implantação e funcionamento do aquaviário da baía de Vitória.

A empresa vencedora do certame deverá desenvolver e apresentar um Plano Emergencial Individual Simplificado - PEI a ser aprovado ao IEMA, conforme disposto no item 9.2, “b”, para as embarcações e os pontos de embarque/desembarque, conforme exigência apresentada pelo órgão em questão para obtenção da licença de operação. A referida exigência deverá ser cumprida em até 30 (trinta) dias depois de assinado o contrato, sendo requisito essencial para a emissão da Ordem de Serviço.

A empresa vencedora deverá sempre atender as normas vigentes da autoridade Marítima.

Demais orientações e normas relativas à operação pretendida estarão disponíveis no Termo de Referência e Edital e demais anexos do Processo Licitatório.

## APÊNDICE III

### INSTRUMENTO DE MEDIÇÃO DE RESULTADOS - IMR

#### CAPÍTULO I

#### 1. CONDIÇÕES GERAIS DO INSTRUMENTO DE MEDIÇÃO DE RESULTADOS

1.1 O Instrumento de Medição de Resultados - IMR descrito neste apêndice tem como objetivo medir o desempenho da empresa contratada para prestação do serviço de transporte aquaviário de passageiros, durante o prazo contratual.

1.2 O objetivo principal deste Instrumento é aferir a qualidade, regularidade e confiabilidade dos serviços prestados, buscando a melhoria contínua dos serviços de transporte prestados à população.

1.3 O IMR será realizado por meio de atribuição de pontos aos parâmetros técnicos de medição dos principais atributos da qualidade dos serviços de transporte aquaviário, definidos na presente norma, distribuídos nos grupos de indicadores a seguir apresentados.

1.4 Serão medidos, acompanhados e avaliados, periodicamente, os seguintes indicadores de desempenho:

- i. Índice de Cumprimento de Horários Programados - IHP
- ii. Índice de Cumprimento das Viagens Programadas - IVP
- iii. Índice de Qualidade do Serviço - IQS
- iv. Índice de Reclamação de Usuários - IRU
- v. Índice de Manutenção e Conservação das Embarcações – IME

1.5 Não deverão ser computadas na apuração dos indicadores de medição de resultados IHP, IVP e IAD, as viagens com atraso ou que deixem de ser realizadas em razão dos seguintes eventos:

- i. eventos climáticos que comprometam a operação normal da empresa, como por exemplo, neblina, ventos fortes, chuvas torrenciais e ressaca marítima;
- ii. atrasos decorrentes de necessidade de observância de normas atinentes à navegação marítima, como por exemplo, a necessidade de dar preferência para a passagem de embarcação de carga;
- iii. avarias provocadas nas embarcações por detritos e lixo no mar, inclusive decorrentes de caso fortuito ou força maior, desde que devidamente comprovado pela Contratada;

iv. demais casos que possam ser considerados fortuitos e não gerenciáveis, a critério da CETURB-ES.

1.5.1 Na hipótese de ocorrência dos casos listados acima, a Contratada deverá comprovar que tais eventos não poderiam ter sido mitigados ou evitados, e o nexo de causalidade entre o evento ocorrido e o dano verificado, incluindo, mas sem se limitar, o atraso ou a ausência de realização de viagem.

1.6 A CETURB-ES instituirá a Comissão do IMR que será responsável para operacionalizar o processamento da medição mensal.

1.6.1 A Comissão do IMR será composta por profissionais do corpo técnico da CETURB-ES, e com, no mínimo, os seguintes membros:

- i. Gerente de Estudos Econômicos – GECON;
- ii. Profissional lotado na GECON;
- iii. Gerente de Atendimento aos usuários – GEAUS;
- iv. Gerente de Controle Operacional – GECOP; e
- v. Gerente de Engenharia e Vistoria – GEVIS.

1.6.2 A coordenação da Comissão do IMR ficará a cargo do Gerente de Estudos Econômicos.

1.6.3 A Comissão do IMR poderá, ainda, requisitar profissionais do corpo técnico de outras gerências da CETURB-ES, sempre que julgar necessário, para apoiar o processo de avaliação técnica.

1.7 A Comissão do IMR será responsável pela elaboração do relatório de medição, que conterá todos os elementos relativos aos cálculos dos parâmetros do IMR para o mês de competência, além de tabelas e informações referentes à evolução dos meses.

1.8 A apuração dos resultados e elaboração do relatório de medição IMR se dará da seguinte forma:

1.8.1 Caberá aos gerentes relacionados nos incisos I, III, IV e V do item 1.6 coletar os dados pertinentes à sua área de atuação e registrá-la até o dia 20 do mês subsequente ao mês de competência, em planilha de cálculo ou sistema dedicado para fins de seu processamento e apuração dos resultados no IMR.

1.8.1.1 Para a mensuração decorrente das obrigações deste apêndice, os agentes poderão utilizar a base de dados da Contratada, bem como visitas *in loco*, ou outras medidas que julgarem pertinentes.

1.8.2 Caberá ao profissional relacionado no inciso II do item 1.6 o processamento dos dados registrados na forma do item 1.8.1 e obtenção dos resultados do IMR, de forma prévia.

1.8.3 Caberá à Comissão do IMR, em reunião ordinária, emitir relatório sobre os dados levantados e avaliar os resultados gerados na forma do inciso 1.8.1, atribuindo nota a cada um dos indicadores estabelecidos no item 1.4.

1.8.4 O relatório elaborado pela Comissão deverá fornecer todos os subsídios necessários para o cálculo da Nota Final obtida pela Contratada e respectivo percentual de DESCONTO POR DESEMPENHO.

1.8.5 O relatório indicado no item 1.8.4 deverá ser apresentado ao gestor e fiscal do Contrato até o último dia do mês subsequente ao mês de referência, para fins de eventual DESCONTO POR DESEMPENHO, que ocorrerá sempre na fatura do mês subsequente à prestação do serviço.

1.9 A Comissão do IMR será responsável por apreciar o relatório mensal de medição e aprova-lo, ou determinar seu reprocessamento, ou ainda outras providências necessárias para sua conclusão.

1.9.1 A Comissão poderá ainda se reunir a qualquer tempo, extraordinariamente, convocada pela coordenação da comissão ou por qualquer um de seus membros, sempre que julgar necessário.

1.9.2 Todas as decisões e/ou reuniões da Comissão serão registradas em ata.

1.10 Se, porventura, um ou mais parâmetros apresentarem dados insuficientes, que resultem na impossibilidade de sua apuração ou que sejam julgados inconsistentes, a Comissão do IMR poderá valer-se da pontuação do mês anterior.

1.10.1 Caso a regra do item acima já tenha sido aplicada no mês anterior ou caso a Comissão julgue inviável a sua aplicação, caberá à Comissão sugerir solução alternativa conforme item 1.11.

1.11 Em casos que se identifique problemas técnicos durante a apuração do IMR, caberá à Comissão do IMR a indicação de sua solução, submetendo-a a análise da Diretoria da CETURB-ES.

## **2. CONDIÇÕES PARA PRODUÇÃO DE DADOS**

2.1 Todos os registros realizados pela Contratada e pela Comissão do IMR para fins de apuração e avaliação dos indicadores do IMR deverão ser realizados, preferencialmente, de forma automatizada, considerando sempre a atualidade tecnológica e a prestação do serviço adequado.

2.2 Todos os bancos de dados mencionados neste apêndice deverão ser mantidos pela Contratada em meio digital com todos os componentes mínimos relativos a cada indicador em local facilmente acessível pelos agentes de fiscalização.

2.3 A produção de dados para fins de apuração da medição de resultado não eximirá a Contratada de eventuais obrigações de elaboração de dados ou



informações decorrentes da observância da legislação naval, marítima ou urbana aplicável à operação do transporte aquaviário.

### 3. DO DESCONTO POR DESEMPENHO

3.1 O DESCONTO POR DESEMPENHO incidirá sobre o valor mensal devido à Contratada, no mês subsequente ao de referência dos serviços prestados.

3.2 O valor devido a título de desconto por desempenho pode variar mensalmente, de acordo com o resultado dos indicadores do IMR, conforme apuração procedida pela Comissão do IMR e gestor do Contrato.

3.3 Caso a empresa Contratada não disponibilize os relatórios e informações necessárias ao cômputo dos indicadores do IMR estabelecidos neste apêndice, será considerado o pior resultado para o cômputo dos índices, ou seja, Nota Final igual a zero, nos termos do item 2.4.

3.4 A tabela abaixo apresenta a relação entre a nota final e o valor do percentual a ser aplicado sobre os valores devidos à Contratada, relativo ao desconto por desempenho devido pela Contratada:

<b>NOTA FINAL (NF)</b>	<b>Desconto por desempenho (%)</b>
NF ≥ 95	0,0%
75 ≤ NF < 95	3,0%
50 ≤ NF < 75	6,0%
25 ≤ NF < 50	9,0%
NF < 25	12,0%

3.5 A Nota Final da Contratada será calculada a partir da média das notas mensais apresentadas, pela Comissão do IMR, para cada índice. A fórmula do cálculo da Nota Final é:

$$NF = \frac{N_{IHP} + N_{IVP} + N_{IQS} + N_{IRU} + N_{IME}}{5}$$

5

### 4. CONDIÇÕES PARA PAGAMENTO

4.1 A Contratada, no 1º dia útil do mês após a prestação dos serviços, apresentará medição com aferição das horas efetivamente operadas, que será analisada e aceita provisoriamente pelo fiscal do Contrato e submetida à Comissão do IMR.

4.1.1 O aceite provisório mencionado no item anterior não exige a Contratada de eventual DESCONTO POR DESEMPENHO, conforme normativos previstos neste Instrumento de Medição de Resultados.

4.1.2 A medição provisoriamente aceita será submetida à Comissão do IMR, que, com base nos dados levantados e avaliação dos resultados da Contratada no mês de referência, bem como nas notas atribuídas para cada um dos indicadores do IMR, emitirá relatório a ser encaminhado ao gestor do Contrato, até o último dia do mês subsequente ao mês de referência, conforme item 1.8.5 acima.

4.1.3 No relatório indicado no item anterior, a Comissão do IMR apreciará o relatório mensal de medição apresentado pela Contratada, podendo aprová-lo ou determinar o seu reprocessamento, ou ainda outras providências necessárias para a sua conclusão.

4.1.4 Com base no relatório da Comissão do IMR, o gestor do Contrato analisará a necessidade de glosa de eventual DESCONTO POR DESEMPENHO, que ocorrerá sempre na fatura do mês subsequente ao mês da prestação do serviço.

4.1.5 O aceite definitivo dos serviços se dará conjuntamente pela Comissão do IMR e fiscal do Contrato, mediante termo circunstanciado.

4.2 Após o aceite provisório dos serviços, conforme item 4.1.1 acima, a Contratada deverá apresentar a fatura, em no máximo 02 (dois) dias úteis.

4.3 O gestor e fiscal do Contrato terão o prazo de 2 (dois) dias úteis, contados do recebimento do relatório emitido pela Comissão do IMR, disposto no item 4.1.4 acima, para analisar e se manifestar quanto ao seu conteúdo e cálculo do valor eventualmente devido de DESCONTO POR DESEMPENHO, podendo solicitar eventuais alterações.

4.3.1 As alterações a serem promovidas deverão ser realizadas no prazo máximo de 2 (dois) dias úteis.

4.4 Caso a Contratada discorde da avaliação dos indicadores do IMR apresentada no relatório da Comissão, bem como do cálculo de eventual DESCONTO POR DESEMPENHO, poderá recorrer e solicitar a sua revisão, nos termos do item 1.4 do Capítulo III deste instrumento.

4.4.1 A Comissão terá o prazo de 10 (dez) dias úteis para se manifestar sobre o pedido da Contratada, devendo, no caso de não reconsideração, encaminhar o processo ao Diretor da CETURB-ES para avaliação, que terá o prazo de 5 (cinco) dias úteis para proferir sua decisão.

4.4.2 Em caso de procedência da impugnação apresentada pela Contratada, será refeito o cálculo dos valores devidos e ajuste do DESCONTO POR DESEMPENHO, nos termos da decisão proferida, liberando-se os valores que tiverem sido indevidamente glosados com as correções estabelecidas no instrumento de Contrato.

## CAPÍTULO II

### 1. ÍNDICE DE CUMPRIMENTO DE HORÁRIOS PROGRAMADOS - IHP

1.1 O **IHP** mede o cumprimento do quadro de horários disponibilizado ao Contratado, no que tange à pontualidade das viagens programadas.

1.2 A apuração do Índice deve ser mensal e de forma discriminada para cada travessia entre pontos de embarque e desembarque, com base em dados apurados diariamente, relativos a cada uma das viagens realizadas.

1.3 O **IHP** é calculado, em termos percentuais, por meio da divisão do número de viagens realizadas (**NVR**) pelo número viagens programadas (**NVP**) no mês de apuração, com a seguinte expressão matemática:

$$\text{IHP} = \frac{\text{NVR} \times 100}{\text{NVP}}$$

1.3.1 Para a apuração de **NVR** devem ser consideradas como viagens realizadas no horário aquelas que partem entre 1 (um) minuto antes e 5 (cinco) minutos depois do horário programado.

1.3.2 A apuração deste Índice será feita através do sistema de monitoramento por GPS, de forma automatizada, registrando os efetivos horários de partida de todas as viagens, ao longo de todo o período de operação.

1.4 O banco de dados relativo ao **IHP** deverá conter, minimamente, os seguintes componentes:

- i. Local da apuração (Ponto de Embarque/Desembarque);
- ii. Dia, mês e ano da apuração;
- iii. Horário programado para a realização da viagem conforme programação operacional autorizada pela CETURB; e
- iv. Horário efetivo de realização da viagem.

1.5 O índice tem variação de 0% (zero por cento) a 100% (cem por cento), sendo tanto melhor quanto maior o percentual alcançado.

1.6 Aplicando-se o resultado obtido para o **IHP** na tabela de graduação, abaixo, encontra-se o valor do Índice de Horários Programados.

Aferição	Nota do IHP ( $N_{IHP}$ )
$IHP \leq 40\%$	0
$40\% < IHP \leq 60\%$	25
$60\% < IHP \leq 80\%$	50
$80\% < IHP \leq 95\%$	75
$IHP \geq 95\%$	100

## 2. ÍNDICE DE CUMPRIMENTO DAS VIAGENS PROGRAMADAS – IVP

2.1 O **IVP** mede a relação entre o número de viagens efetivamente realizadas eo número de viagens programadas.

2.2 O **IVP** é aplicável a todas as viagens completas.

2.3 O quadro de horários a ser cumprido será elaborado e fará parte integrante do Contrato, que poderá ser alterado a critério da CETURB-ES, a ser previamente comunicado à Contratada e formalizado mediante termo aditivo.

2.4 A apuração do Índice deve ser mensal e de forma discriminada para cada viagem completa realizada, com base em banco de dados apurados diariamente, relativos a cada umasdas viagens realizadas.

2.5 O **IVP** é calculado, em termos percentuais, por meio da divisão do número de viagens efetivamente realizadas (**NVR**) pelo número de viagens programadas (**NVP**) no mês de apuração, com a seguinte expressão matemática:

$$IVP = \frac{NVR}{NVP} \times 100$$

2.5.1 A apuração desse índice será feita através do sistema de monitoramento por GPS, de forma automatizada, registrando a efetiva quantidade de viagensrealizadas, ao longo de todo o período de operação.

2.6 O banco de dados com os registros necessários para a apuração desse índice deverá conter ao menos os mesmos componentes daquele empregado para o cálculo do **IHP**, descrito anteriormente.

2.7 O Índice tem variação de 0% (zero por cento) a 100% (cem por cento), sendo tanto melhor quanto maior o percentual alcançado.

2.8 Aplicando-se o resultado obtido para o **IVP** na tabela de graduação, abaixo, encontra-se o valor do Índice Cumprimento das Viagens Programadas.

Aferição	Nota do IVP (N <sub>IVP</sub> )
IVP ≤ 40%	0
40% < IVP ≤ 60%	25
60% < IVP ≤ 80%	50
80% < IVP ≤ 95%	75
IVP ≥ 95%	100

## 3. ÍNDICE DE QUALIDADE DO SERVIÇO – IQS

3.1 O **IQS** mede a percepção dos USUÁRIOS quanto à qualidade do serviço prestado pelo Estado através da empresa Contratada.

3.2 O **IQS** é aplicável a todas as viagens.

3.3 A periodicidade de apuração do Índice deve ser trimestral não necessitando ser realizada de forma discriminada para cada viagem.

3.4 O **IQS** é determinado com base em dados apurados em pesquisa de satisfação dos **USUÁRIOS**.

3.4.1 A pesquisa deverá colher a percepção dos **USUÁRIOS** sobre aspectos gerais da operação, abordando os seguintes temas:

- Condições de higiene e conforto das **EMBARCAÇÕES**;
- Urbanidade dos funcionários no trato com os **USUÁRIOS**;
- Organização das operações de embarque e desembarque;
- Tempo de espera para embarque;
- Cumprimento dos horários/intervalos programados; e
- Estado geral de manutenção das **EMBARCAÇÕES**.

3.5 O **IQS** é calculado, em termos percentuais, por meio da divisão do número de usuários satisfeitos com a prestação do serviço (**NUS**) pelo número de usuários que responderam a pesquisa (**NUP**), no mês de apuração, com a seguinte expressão matemática:

$$\text{IQS} = \frac{\text{NUS}}{\text{NUP}} \times 100$$

3.6 O Índice deverá ter variação de 0% (zero por cento) a 100% (cem por cento), sendo do tipo tanto melhor quanto maior o percentual alcançado.

3.7 Aplicando-se o resultado obtido para o **IQS** na tabela de graduação, abaixo, encontra-se o valor do Índice de Qualidade do Serviço.

<b>Aferição</b>	<b>Nota do IQS (NIQS)</b>
IVP ≤ 40%	0
40% < IVP ≤ 60%	25
60% < IVP ≤ 80%	50
80% < IVP ≤ 95%	75
IVP ≥ 95%	100

#### **4. ÍNDICE DE RECLAMAÇÃO DOS USUÁRIOS – IRU**

4.1 O **IRU** mede o índice de reclamações de atendimento ao direito do **USUÁRIO** ao controle adequado dos serviços públicos prestados pelo Estado do Espírito Santo.

4.2 O **IRU** é aplicável a todas as viagens.

4.3 A periodicidade de apuração do Índice deve ser mensal, com base em dados apurados diariamente de acordo com as reclamações recebidas pela CETURB-ES por telefone, meio eletrônico ou outros meios disponibilizados.

4.4 O **IRU** é calculado, em termos percentuais, por meio da divisão do número mensal de reclamações dos usuários (**NRU**), pelo número mensal de usuários transportados (**NUT**), com a seguinte expressão matemática:

$$\text{IRU} = 100 - \frac{\text{NRU}}{\text{NUT}} \times 10.000$$

4.4.1 A apuração desse Índice deverá ser feita pela CETURB-ES, que se responsabilizará pela manutenção e disponibilização dos registros para os agentes de fiscalização.

4.5 O Índice tem variação de 0% (zero por cento) a 100% (cem por cento), sendo tanto melhor quanto maior o percentual alcançado.

4.6 Aplicando-se o resultado obtido para o **IRU** anual na tabela de graduação, abaixo, encontra-se o valor do Índice de Resposta aos Usuários.

Aferição	Nota do IRU (N <sub>IRU</sub> )
IRU ≤ 30%	0
30% < IRU ≤ 50%	25
50% < IRU ≤ 70%	50
70% < IRU < 90%	75
IRU ≥ 90%	100

## 5. ÍNDICE DE MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES - IME

5.1 O **IME** mede o resultado das vistorias das embarcações programadas realizadas de acordo com os critérios estabelecidos nas normas da marinha e da CETURB-ES.

5.2 A periodicidade de apuração do Índice deve ser mensal não necessitando ser realizada de forma discriminada para cada viagem, mas necessitando ser realizada semanalmente.

5.3 O **IME** é calculado, em termos percentuais, por meio da divisão do número de vistorias aprovadas pela fiscalização quanto a manutenção e/ou conservação (**NVA**), pelo número total de vistorias realizadas (**NVR**), com a seguinte expressão matemática:

$$\text{IME} = \frac{\text{NVA}}{\text{NVR}} \times 100$$



5.3.1 A apuração desse Índice deverá ser feita pela CETURB-ES, e deverá abordar os aspectos gerais da embarcação, tanto quanto à manutenção dos equipamentos e do barco propriamente dito, quanto a conservação e limpeza dos mesmos.

5.4 O Índice tem variação de 0% (zero por cento) a 100% (cem por cento), sendo tanto melhor quanto maior o percentual alcançado.

5.5 Aplicando-se o resultado obtido para o **IME** anual na tabela de graduação, abaixo, encontra-se o valor do Índice de Resposta aos Usuários.

<b>Aferição</b>	<b>Nota do IME (N<sub>IME</sub>)</b>
IME ≤ 30%	0
30% < IME ≤ 50%	25
50% < IME ≤ 70%	50
70% < IME < 90%	75
IME ≥ 90%	100

### **CAPÍTULO III**

#### **1. DISPOSIÇÕES FINAIS**

1.1 Caso a Contratada não alcance Nota Final igual ou superior a 95, conforme diretrizes apontadas neste instrumento, sofrerá o DESCONTO POR DESEMPENHO, sem prejuízo das demais disposições legais.

1.2 Caso haja uma única pontuação final que implique no desconto máximo de 12,0%, será instaurado processo administrativo para aplicação de eventuais penalidades cabíveis, nos termos da legislação vigente.

1.3 Todos os parâmetros de avaliação do presente documento poderão ser atualizados sempre que ocorrer modificação nos sistemas ou nas metodologias de suas respectivas apurações, mediante aditivo contratual.

1.3.1 Caberá à Comissão do IMR e à empresa Contratada, a proposição de revisão e alteração do presente instrumento de medição à Diretoria da CETURB-ES.

1.4 Os recursos interpostos pela Contratada à CETURB-ES solicitando a revisão do resultado final do IMR ou dos dados utilizados para cálculo de qualquer parâmetro individualmente, sempre que couber, será apresentado obrigatoriamente acompanhada de comprovação material que sustente as justificativas dos recursos apresentados.

1.5 O sistema de medição aqui proposto será operacionalizado experimentalmente pelo período de 3 (três) meses.

1.5.1 Durante o período de operacionalização experimental prevista no item acima a CETURB-ES poderá rever os critérios e fórmulas definidos.

1.5.2 Durante o período de operacionalização experimental prevista no item acima, não serão aplicadas as penalidades previstas nos itens “3” e “4” do Capítulo I.

1.6 Casos omissos ou excepcionais serão avaliados pela Comissão do IMR e decididos pela diretoria da CETURB-ES



## ASSINATURA

Documento original assinado eletronicamente, conforme MP 2200-2/2001, art. 10, § 2º, por:

**JOSÉ EDUARDO DE SOUZA OLIVEIRA**

GERENTE FG-GE

GTP - SEMOBI - GOVES

assinado em 09/05/2022 18:18:09 -03:00



### INFORMAÇÕES DO DOCUMENTO

Documento capturado em 09/05/2022 18:18:09 (HORÁRIO DE BRASÍLIA - UTC-3)

por JOSÉ EDUARDO DE SOUZA OLIVEIRA (GERENTE FG-GE - GTP - SEMOBI - GOVES)

Valor Legal: ORIGINAL | Natureza: DOCUMENTO NATO-DIGITAL

A disponibilidade do documento pode ser conferida pelo link: <https://e-docs.es.gov.br/d/2022-R2W3K5>