

CONCESSÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DO MUNICÍPIO DE MARABÁ, ESTADO DO PARÁ.

ANEXO I INFORMAÇÕES GERAIS

CAPÍTULO I

ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS, ESPACIAIS, MOBILIDADE URBANA E DADOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE

FEVEREIRO/2020.

1. CARACTERIZAÇÃO DA CIDADE

1.1. Informações Básicas.

Município: Marabá

Estado: Pará, PA

Região: Norte

Área Total: 15.128, 058 km²

População: 279.349 habitantes.

Coordenada geográfica: latitudes 05°, 21', 54" e longitude 04° 07' 24"

Distância da capital do Estado: 566 km

PIB: R\$ 7,4 bilhões

Receita orçamentária: R\$ 1.029.201.958,82

Renda per capita: R\$ 28.020,90

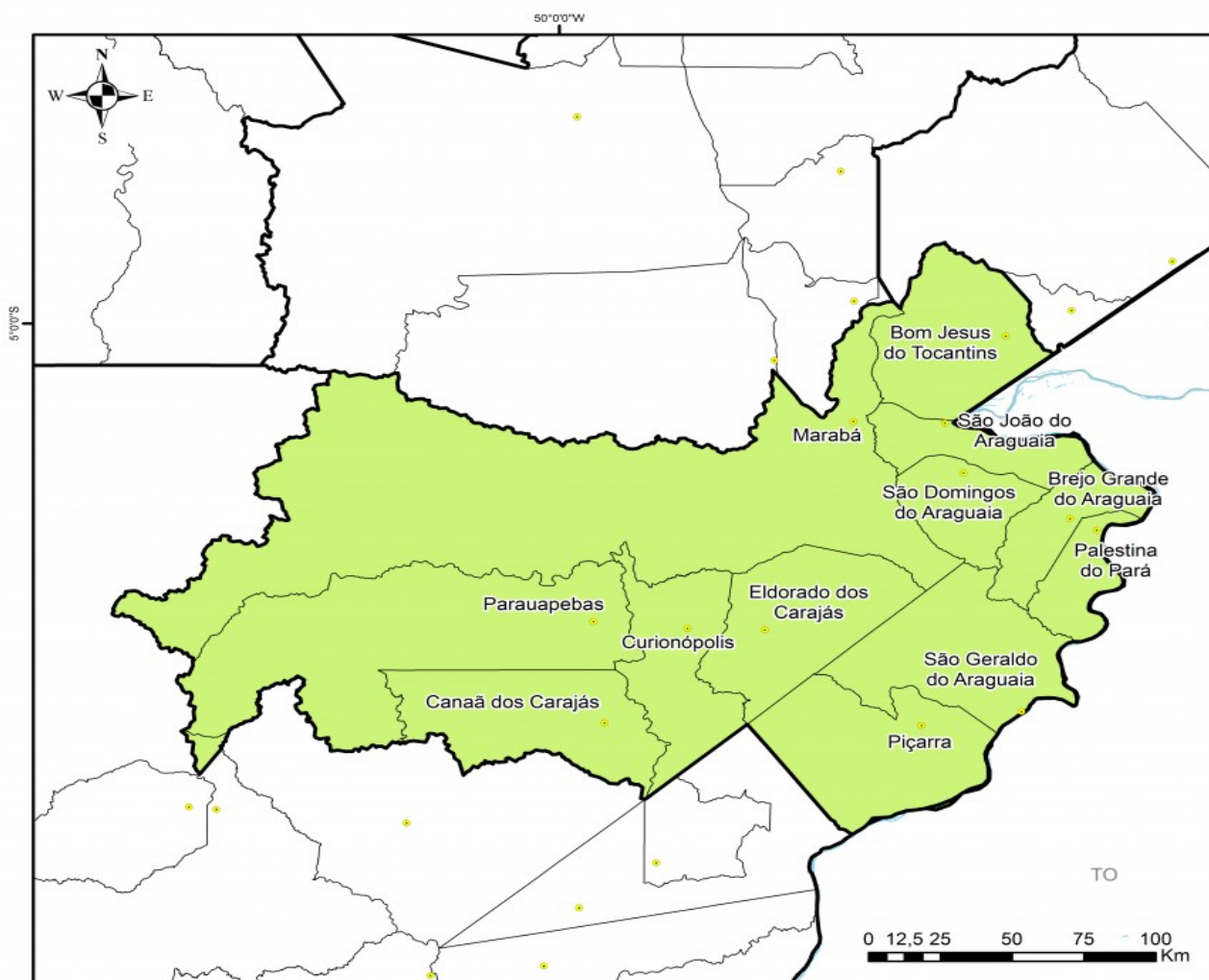
1.2. Considerações Gerais.

Marabá é o município situado no interior do Estado do Pará, pertencente à mesorregião do Sudeste Paraense e à microrregião homônima. Está ao sul da capital do estado, distando desta cerca de 585 quilômetros. Sua localização tem por referência o ponto de encontro entre dois grandes rios, o Tocantins e o Itacaiúnas, formando uma espécie de “y” no seio da cidade, vistos de cima. É formada basicamente por seis distritos urbanos interligados por rodovias.

O povoamento da região de Marabá se deu nos fins do século XIX, com a chegada de imigrantes goianos e maranhenses. A emancipação municipal ocorreu em 1913, com seu desmembramento do município de Baião. O desenvolvimento do município durante um grande período foi dado pelo extrativismo vegetal, mas com a descoberta da Província Mineral de Carajás, Marabá se desenvolveu muito rapidamente, tornando-se um município com forte vocação industrial, agrícola e comercial. Hoje Marabá é um grande entroncamento logístico, interligada por cinco rodovias ao território nacional, e ainda por via aérea, ferroviária e fluvial.

Atualmente o município é o quarto mais populoso do Pará, contando com aproximadamente 279.349 mil habitantes segundo o IBGE/2019 e com o 3º maior PIB do Estado, com 7.479.674,67 mil (IBGE/2019), o seu IDH é 0,668, sendo considerado médio pelo PNUD/2010 e sua renda per capita em 2019 era de R\$ 28.020,90. É o principal centro socioeconômico do sudoeste paraense e uma das cidades mais dinâmicas do Brasil.

1.3. Região de Integração de Marabá (RI)



Fonte: Gov. do Estado do Pará: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Agropecuário e de pesca, 2018.

A região de Integração de Carajás, também conhecida como a Região Metropolitana de Marabá é formada por doze municípios ao entorno da cidade, são eles Bom Jesus do Tocantins, Brejo Grande do Araguaia, Canaã dos Carajás, Curionópolis, Eldorado dos Carajás, Marabá, Palestina do Pará, Parauapebas, Piçarra, São Domingos do Araguaia, São Geraldo do Araguaia e São João do Araguaia, esse conjunto de municípios possuem um PIB de 25 bilhões anuais, representando mais de 17% do PIB paraense.

Sendo a região fortemente polarizada pelo município de Marabá, a RI tem uma área territorial de aproximadamente 45 mil quilômetros quadrados, onde a população foi estimada em 674 mil habitantes, do qual Marabá é o município com maior contingente populacional representando

mais de 40% da RI. A taxa de crescimento populacional media da RI, de 2010 a 2014 foi de 10,57%, enquanto a media do estado no mesmo período foi de 6,91%.

Dentre os municípios a cidade de Marabá apresenta a maior População em idade Economicamente Ativa (PEA), que corresponde à população com condições físicas para exercer algum ofício no mercado de trabalho.

Estado/Municípios	15 a 19 anos	20 a 29 anos	30 a 39 anos	40 a 49 anos	50 a 59 anos
Pará	803.212	1.495.225	1.301.400	918.586	625.128
RI Carajás	60.179	127.604	106.886	66.173	43.563
Bom Jesus do Tocantins	1.656	2.811	2.450	1.877	1.308
Brejo Grande do Araguaia	705	1.225	1.054	731	622
Canaã dos Carajás	3.128	6.723	5.937	3.597	1.952
Curionópolis	1.750	3.076	2.429	1.606	1.740
Eldorado do Carajás	3.138	5.873	4.534	3.426	2.651
Marabá	23.991	51.000	43.462	27.356	18.193
Palestina do Pará	753	1.197	1.084	753	561
Parauapebas	17.412	43.422	34.539	18.658	10.854
Piçarra	1.271	2.098	1.925	1.514	979
São Domingos do Araguaia	2.520	3.921	3.750	2.507	1.708
São Geraldo do Araguaia	2.483	4.081	3.858	2.738	1.916
São João do Araguaia	1.372	2.177	1.864	1.410	1.079

Fonte: FAPEAM, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas, 2019.

1.4. Subdivisão do Município.

O município de Marabá está oficialmente subdividido em dezessete distritos, sendo que seis deles são urbanos, por se encontrarem na sede do município, e os outros onze se encontram na zona rural. Devido às dimensões e aos grandes acidentes geográficos presentes em todo seu território, algumas vilas e comunidades da zona rural encontram-se isoladas e são administradas por municípios vizinhos e, em contrapartida, Marabá administra comunidades de municípios do seu entorno que estão mais próximas de sua zona urbana.

Atualmente não é possível saber quantos bairros há em Marabá, pois a cidade vive um verdadeiro colapso urbano, com muitas invasões, além de inúmeros loteamentos.

Distritos Urbanos

Cidade Nova

Distritos Rurais

Alto Bonito

Muru-Muru

Industrial
Marabá Pioneira
Morada Nova
Nova Marabá
São Félix

Brejo do Meio
Capistrano de Abreu
Carimã
Itainópolis
Josinópolis

Santa Fé
Três Poderes
Sororó
Vila União

As figuras seguintes, do IBGE, demonstram a localização de Marabá, no Estado do Pará e no Brasil.

Figura 1



Figura 2



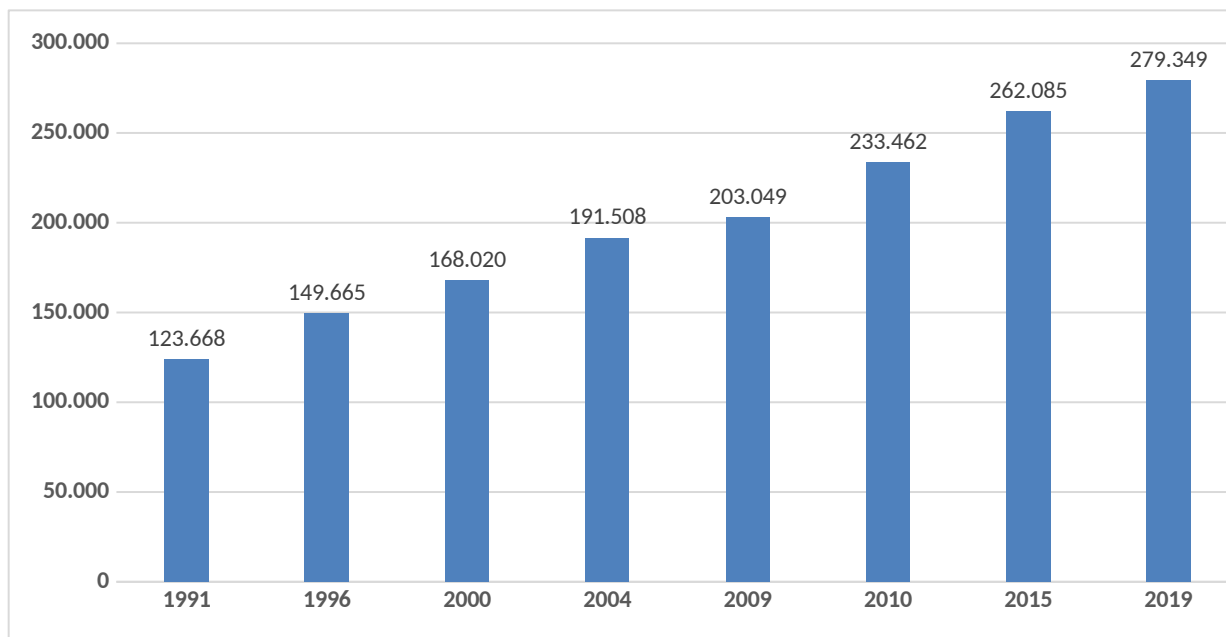
Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 2016.

1.5. Aspectos Demográficos

Marabá é a quarta cidade mais populosa do Estado do Pará. O município é formado pelos distritos urbanos e rurais, conforme citado no item 1.3.

O gráfico seguinte apresenta a evolução da população desde 1913.

Gráfico I - Evolução Demográfica de Marabá



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 2019.

1.6. Aspectos Econômicos.

O município de Marabá vivenciou vários ciclos econômicos. Até o início da década de 1980 a economia era baseada no extrativismo vegetal. No início o extrativismo girava em torno do látex do caucho, cuja lucrativa exploração atraiu grande número de nordestinos. Desde o fim do século XIX (1892) até o final da década de 1940, o extrativismo foi marcado pelo ciclo da borracha que contribuiu sobremaneira para a economia do Município e da região, porém a crise da borracha levou o município a um novo ciclo, desta vez, o ciclo da Castanha do Pará, que liderou por anos a economia municipal. Houve também o ciclo dos diamantes, nas décadas de 1920 e 1940, que eram principalmente encontrados às margens do rio Tocantins. Com o despontamento da Serra Pelada e por situar-se na maior província mineral do mundo, Marabá também viveu o ciclo dos garimpos, que teve como destaque maior, a extração do ouro.

Desde o início da década de 1970 o município passou a vivenciar a instalação do Projeto Grande Carajás e posteriormente de indústrias siderúrgicas, que dinamizaram bastante a economia local.

A - Setor Primário.

Hoje, Marabá é o centro econômico e administrativo de uma vasta região da "fronteira

agrícola amazônica", a cidade tem um dos crescimentos econômicos mais expressivos do país.

A pecuária com base na criação de gado bovino, é uma atividade de grande importância para o município, além de assegurar uma das formas de subsistência da população, proporciona o desenvolvimento regional e local, pela criação em grande escala, sendo comercializado nas diversas regiões brasileiras, e também no exterior. O rebanho local é destaque pela sua qualidade superior, sendo um dos mais expressivos rebanhos bovinos do Estado, resultado advindo do uso de tecnologia de ponta na seleção e fertilização. Possui também rebanhos de suínos, equinos, ovinos e aves.

O setor pesqueiro também tem um papel fundamental na base econômica local, exportando seu excedente para todo o norte e nordeste. A agricultura é bastante diversificada, tendo produção de cereais, leguminosas e oleaginosas, como o milho, arroz e feijão, de frutas, como a banana e o açaí, e extração de madeira.

B - Setor Secundário.

Através da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Pará - CDI, foi instalado no final da década de oitenta, numa área de 1.300 hectares, o Distrito Industrial de Marabá - DIM, para criar a base de um Pólo Siderúrgico visando o minério de ferro de Carajás, explorado pela Vale S/A.

As indústrias Siderúrgicas e a intensa atividade pecuária foram responsáveis por uma grande devastação ambiental na região. A atividade industrial das siderúrgicas exige grande quantidade de carvão, que leva a uma grande devastação da floresta nativa. Em consequência da pressão da opinião pública as indústrias foram obrigadas a modificar seu modelo de produção, investindo em reflorestamento e produção de carvão através do coco da palmeira babaçu.

Além, de contar com mais de 200 indústrias, sendo a siderurgia (ferro-gusa) a mais importante, havendo também a indústria madeireira, a indústria moveleira e a fabricação de telhas e tijolos. A economia industrial do município também conta com a mineração de manganês na Serra da Buritirama, e com agroindústria. Em Marabá, a agroindústria trabalha com processamento de polpas, farinha de mandioca, beneficiamento de arroz, leite e palmito.

A instalação de aciarias veio dinamizar ainda mais a economia local, formando um Pólo metal-mecânico, com vistas a verticalizar a produção mineral local. Há ainda projetos que virão durante e após a instalação das aciarias, dentre eles estão: O gasoduto Açailândia-Marabá e a construção do novo Porto da cidade.

C - Setor Terciário.

O setor de comércio e serviços também tem sua parcela de contribuição. Marabá conta com aproximadamente cinco mil estabelecimentos divididos entre comércio, formado por micros, pequenas, médias e grandes empresas, e serviços Hospitalares, Financeiros, Educacionais, de Construção Civil e de Serviços Públicos.

É um setor muito forte e que vem apresentando altos índices de crescimento. Isto devido à estratégia do governo do Estado, de descentralizar os serviços da capital. Assim a cidade vem cada vez mais ganhando representatividade ao sediar inúmeras instituições públicas. O comércio é destaque, pois a cidade é um grande entreposto comercial regional do sul e sudeste do Pará.

A receita orçamentária total do município é equivalente à R\$ 964.128.202,20 (Novecentos e sessenta e quatro milhões, cento e vinte e oito mil, duzentos e dois reais e vinte centavos) e o índice de consumo do município, que é o indicador que atribui a cada município a sua participação percentual no potencial total de consumo do país, é de US\$ 19.719,10. Ainda segundo o IBGE, o número de unidades locais no município era de 2.852 empresas IBGE/2017 e o número total de trabalhadores era de 49.014 em 2017.

1.7. Educação

Marabá conta com escolas em praticamente todas as regiões do município, contudo a educação está longe do ideal. As escolas da rede estadual contam com infraestrutura precária, e em sua maioria encontram-se sucateadas. A rede municipal de ensino conta com escolas em melhores condições alcançando a meta do IDEB de 2017 para o município (4,6) no entanto, na avaliação geral segundo o Ministério Público, o ensino ainda é de má qualidade.

No que tange a educação profissional e superior, o município conta com duas universidades públicas, a Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará e a Universidade do Estado do Pará, além do Instituto Federal do Pará, e ainda com mais seis faculdades privadas. Há ainda vários centros de formação técnica, como a Obra Kolping do Brasil, a Escola Agrotécnica Municipal e o SENAI.

1.8. Saúde

Segundo dados do IBGE/2015, Marabá possui 58 estabelecimentos de saúde, sendo 30 deles públicos, entre hospitais, prontos socorros, postos de saúde e serviços odontológicos. A cidade possui 354 leitos para internação em estabelecimentos de saúde, sendo 30 deles UTI, além de 25 especialidades médicas. Há também o Centro de Referência à Saúde da Mulher (CRISMU),

Centro de Hemodiálise, Centro de Controle de Zoonoses, Hemocentro Regional e o Hospital da Guarnição de Marabá (HGuMba), subordinada à 23ª Bda Inf S1, sendo um dos melhores hospitais da região.

Contudo os dados não refletem a qualidade da saúde no município. O Hospital Municipal de Marabá (HMM) é o responsável pelo atendimento ao público de Marabá e de toda a região, mas suas condições estruturais não permitem ainda um ótimo atendimento devido à intensa demanda. Em 2007 foi inaugurado o Hospital Regional do Sudeste do Pará, com a intenção de desafogar o Hospital Municipal, entretanto a demanda já havia crescido e o hospital não mais atendia ao exigido.

1.9. Acessos

Os principais acessos a outras cidades em Marabá são as BR-155, BR-230 E BR- 153, que a ligam a todo o Brasil, e também à rodovia estadual PA-150 (Rodovia Paulo Fontelles). Outro acesso de Marabá é feito pela rodovia BR-222, que liga a cidade a Região Nordeste do Brasil. A Avenida VP-8 interliga as rodovias da cidade e as regiões centrais à periferia. Assim como outras vias importantes como a Avenida Antônio Vilhena a Avenida Nagib Mutran e a Avenida Antônio Maia que é a principal avenida do centro da cidade.

2. CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE EXISTENTE

2.1. Considerações Gerais

Na realidade, Marabá já possui um serviço de transporte coletivo regulamentado e realizado por duas empresas transportadoras: (TCA e NASSON). Entretanto, o serviço ofertado é muito criticado pelo usuário pela baixa qualidade em sua prestação, principalmente quando comparado a sistemas de transporte de igual capacidade existente em outras cidades brasileiras. Logo, não tem apresentando nível de eficiência adequado às necessidades locais, principalmente face à sua irracionalidade.

A mobilidade oferecida ao usuário é muito restrita e precária, há um terminal provisório situado na Vp2, Folha 27 que possibilita um único deslocamento com o pagamento de uma tarifa (como exemplo, cita-se os deslocamentos sentido bairro/centro e vice-versa). Por outro lado, em tais deslocamentos procura-se o menor percurso entre o bairro e a área central, em que o usuário é penalizado ao ser obrigado a realizar longos percursos por ônibus, passando por outros bairros, antes de atingir o destino pretendido. Esse fato faz com que o tempo de viagem seja aumentado de modo considerável.

A operação do transporte coletivo embora se faça através de itinerários pré-estabelecidos, com a demarcação de pontos de parada, muitas vezes ocorre sem a identificação dos mesmos, sem os devidos abrigos para proteção ao usuário. Apesar de haver fiscalização pela Prefeitura de Marabá no transporte existente, contudo, diante da ineficiência do atendimento do usuário no que concerne ao deslocamento no município, percebe-se uma proliferação de outros serviços de transportes estranhos ao serviço legalmente concessionado e efetivamente regulado pelo município, efetuados principalmente por táxi lotação, moto táxi e outros. Há ainda enormes deslocamentos de pessoas realizados através de automoveis, motocicletas, bicicletas e a pé, fatos que podem ser constatados através de pesquisas realizadas em pontos estratégicos da cidade bem como no Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Marabá – PLANMOB-MAB, comprovam a incapacidade da atual rede.

O Sistema de Transporte Público de Passageiros é gerenciado pela Secretaria de Segurança Institucional – SMSI, especialmente pelo órgão diretamente vinculado o Departamento de Trânsito e Transporte Urbano – DMTU.

2.1.1. Sistema Viário Urbano de Marabá

Na cidade de Marabá diante da existência de inúmeras vias que estão sendo pavimentados e adequadas ao trânsito de veículos coletivos urbanos, hoje esta se utilizando apenas 296,10 quilômetros (ciclo fechado) do leito natural das vias do município para atendimento do usuário que utiliza o transporte público.

2.2. Quilometragem - Demanda - Frota e IPK

2.2.1. Linhas

O Sistema de Transporte Coletivo de Marabá é composto por 14 linhas com extensões médias de 19,0 km e com média de tempo de viagem (em ciclo fechado) de 38,6 minutos, tornando o sistema dinâmico atingindo 85% do território urbanizado, porém, há poucos veículos operando no sistema, com qualidade bastante questionada pela população, que causa a baixa rentabilidade operacional. A seguir é apresentado o quadro demonstrativo operacional, contendo todas as linhas do sistema com suas principais características operacionais, dos últimos 12 meses – base: novembro 2019.

Quadro I - Demonstrativo Operacional - Situação Atual

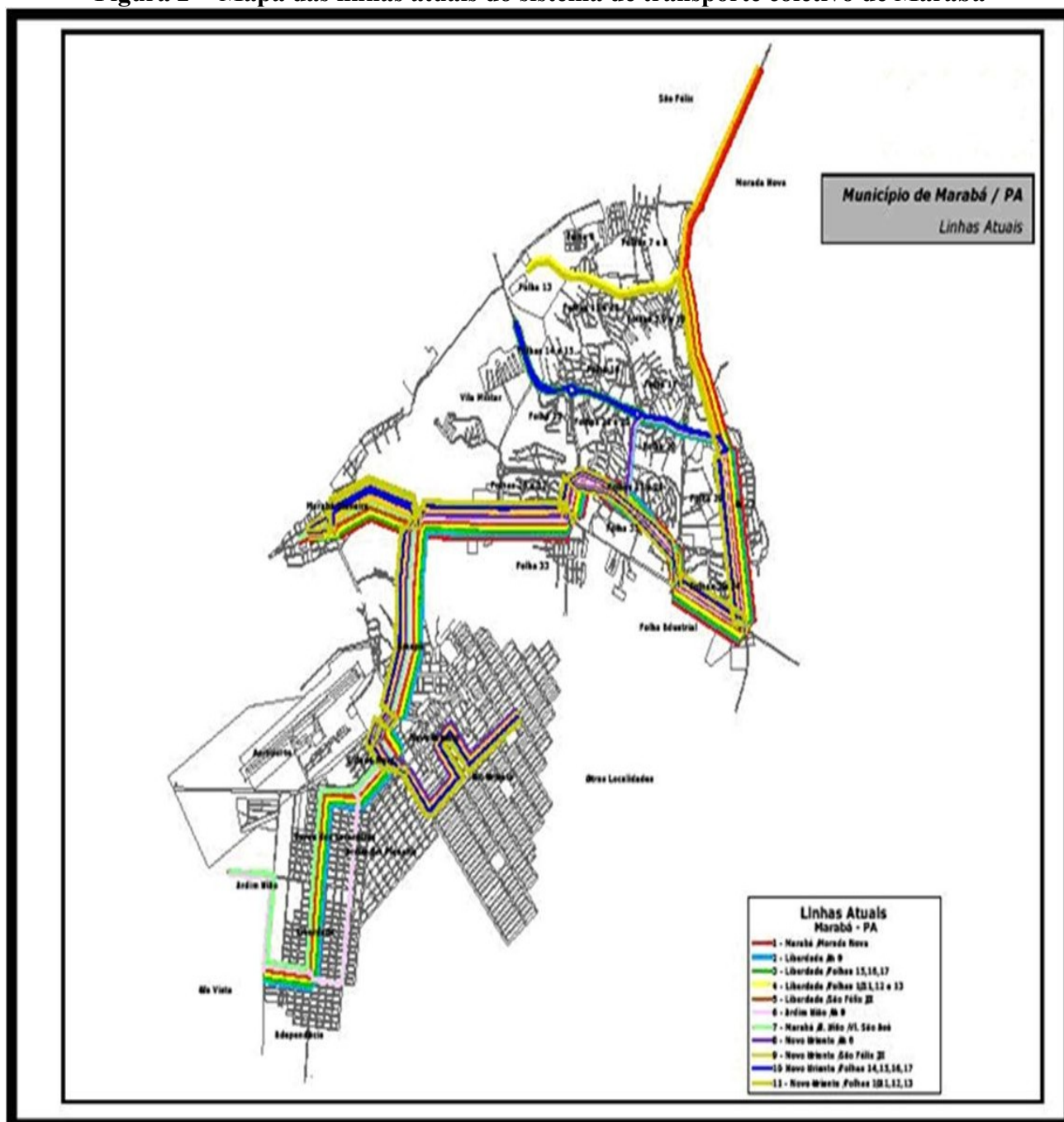
Nº	Denominação da Linha	Região	Frota	Nº de Viagens	Extensão (KM) Ciclo Fechado	Tempo de Viagem, Min.	KM Rodados	Passageiros transportados	IPK
01	Morada Nova/Terminal - Nova Marabá	Norte	6	84	34,9	55	2.931,6	3.861	1,32
02	Vila São José/Terminal Nova Marabá	Sul	4	84	21,7	39	1.822,8	2.688	1,47
03	Jardim União/Terminal Nova Marabá	Sul	5	84	18,3	48	1.537,2	2.200	1,43
04	Jardim União I/Terminal Nova Marabá	Sul	3	84	15,3	37	1.285,2	2.640	2,05
05	Folhas/Terminal Nova Marabá	Sul	2	84	10,0	22	840,0	2.100	2,50
06	Folhas I/Terminal Nova Marabá	Sul	3	84	10,8	23	907,2	2.251	2,48
07	São Félix/Terminal Nova Marabá	Sul	3	84	18,7	37	1.570,8	2.760	1,75
08	São Félix I/Terminal Nova Marabá	Sul	3	84	15,5	34	1.302,0	2.200	1,60
09	Rota Universitária/Term. Nova Marabá	Sul	4	84	19,0	40	1.596,0	2.200	1,38
10	Bairro Araguaia/Term. Nova Marabá	Sul	3	84	12,1	26	1.016,04	2.640	2,60
11	Novo Horizonte/Terminal Nova Marabá	Norte	4	84	13,5	33	1.134,0	2.640	1,89
12	Novo Horizonte I/Term. Nova Marabá	Norte	3	84	16,6	30	1.394,4	2.680	1,92
13	M. Nova/Muru-Muru/Term. N. Marabá	Sul	7	84	36,3	67	3.049,2	3.940	1,29
14	M. Nova/Sarandi/Term. Nova Marabá	Sul	6	84	35,1	60	2.948,4	3.820	1,21
	Total		60	1.176	277,8	-	23.335,64	38.620	1,29
	Frota reserva a admitida 10%		06						
	Total Mensal		66	30.576			606.726,6	1.004.120	1,73

Fonte: Empresa de Transporte Público TC e NASSON, 2019.

Obs.: Desde agosto de 2019, a operação dos serviços coletivos no município tem ocorrido de forma parcial, com apenas 27 ônibus, por determinação judicial.

As linhas referidas no Quadro I, que compõem o atual sistema de transporte de Marabá, são abaixo visualizadas no mapa geral da cidade.

Figura 2 - Mapa das linhas atuais do sistema de transporte coletivo de Marabá



Fonte: Prefeitura Municipal de Marabá, 2019.

2.2.2. Abrangência.

Em se tratando do sistema de transporte coletivo de Marabá, este atua principalmente por meio de linhas de ônibus convencionais, com percursos similares, utilizando primordialmente os corredores das avenidas VP-08, VP-03, Av. Antonio Maia, Av. Transmangueira, Av. Antonio Vilhena, Av. 2000, Av. Tocantins e BR 222, BR 230 e BR 155.

O sistema atual de Transporte Coletivo de Marabá, abrange o atendimento de transporte coletivo dos 3 Núcleos e o distrito de São Félix, que compõem a cidade de Marabá, são eles: Marabá Pioneira, Cidade Nova, Nova Marabá, além do Distrito São Felix, Morada Nova, Murumuru e Sarandin.

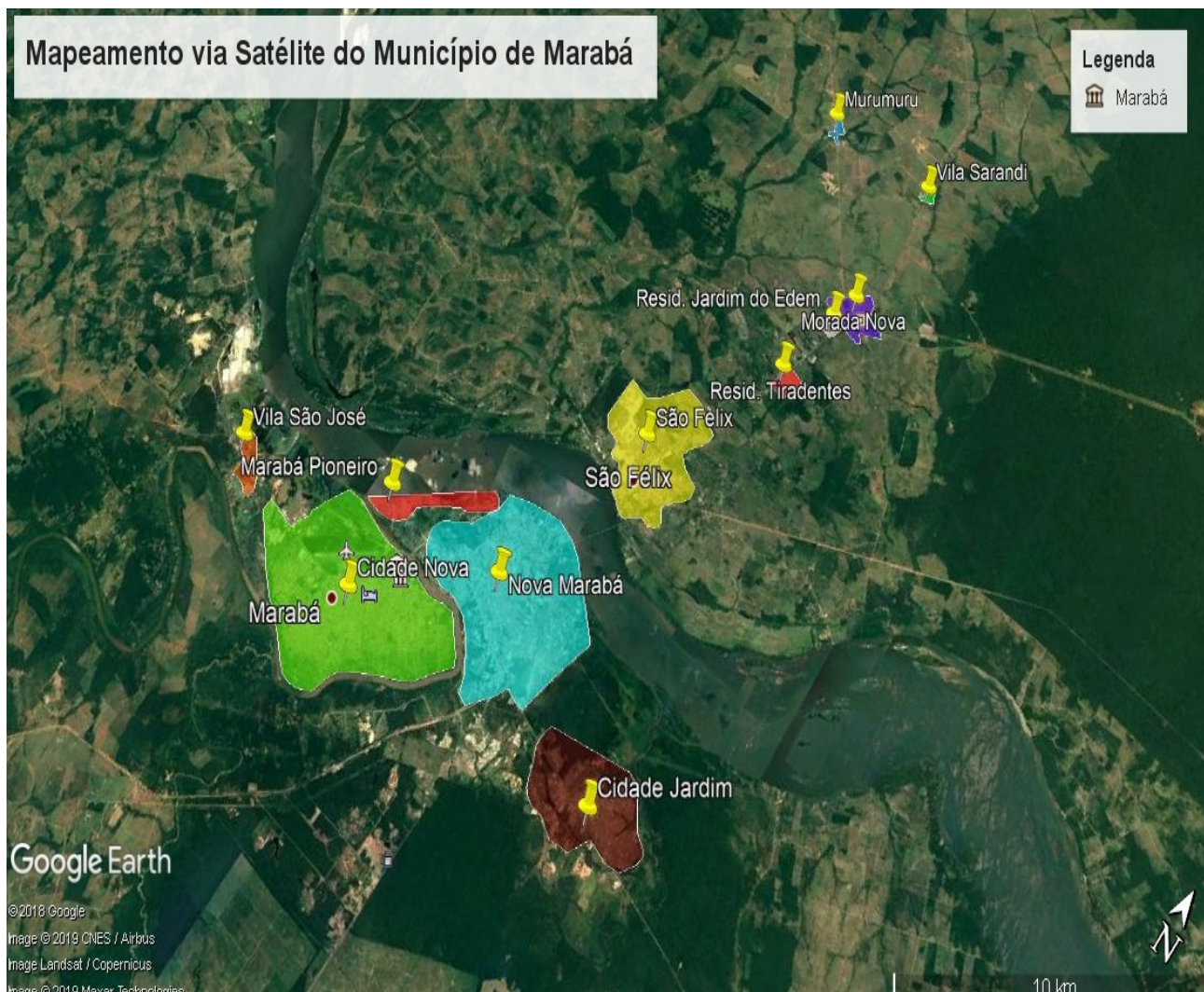
Por este motivo, o sistema atualmente planejado para atuar nas referidas avenidas, onde a demanda está mais concentrada, apesar de apresentar elevada sobreposição de itinerário de linhas diferentes, tem priorizado a eficiência e o conforto dos usuários, porém, se faz necessário, manter as linhas convencionais voltadas aos serviços de circulação fora das avenidas principais, garantindo atendimento em outros pontos da cidade onde não tenha capilaridade de atendimento.

A concessionária selecionada deverá para a fase inicial do contrato prestar os serviços conforme situação proposta no Capítulo II do projeto básico, buscando minimizar os impactos sobre a população. E, ao longo do prazo do contrato, realizar transições e otimizações necessárias da operação, juntamente com o Poder Concedente, visando contemplar e racionalizar as linhas convencionais aos projetos e infraestrutura viária em desenvolvimento no município.

É facultado a concessionária apresentar proposta de ajustes e melhorias operacionais ao Projeto Operacional Proposto, com vistas a melhorar sua eficiência operacional e financeira, que serão analisadas pelo órgão gestor, e poderão ser homologadas, desde que demonstrada sua melhoria qualitativa.

Vale ressaltar que a presente licitação contempla exclusivamente os serviços urbanos, internos ao município de Marabá, e também o serviço “semi-urbano” de atendimento as Vilas: Muru-Muru, Sarandi e São José. Entretanto, tanto o modelo tarifário quanto a estrutura de integração tarifária foram projetados para permitir a integração aos serviços de transporte com base no atendimento dessas áreas em especial.

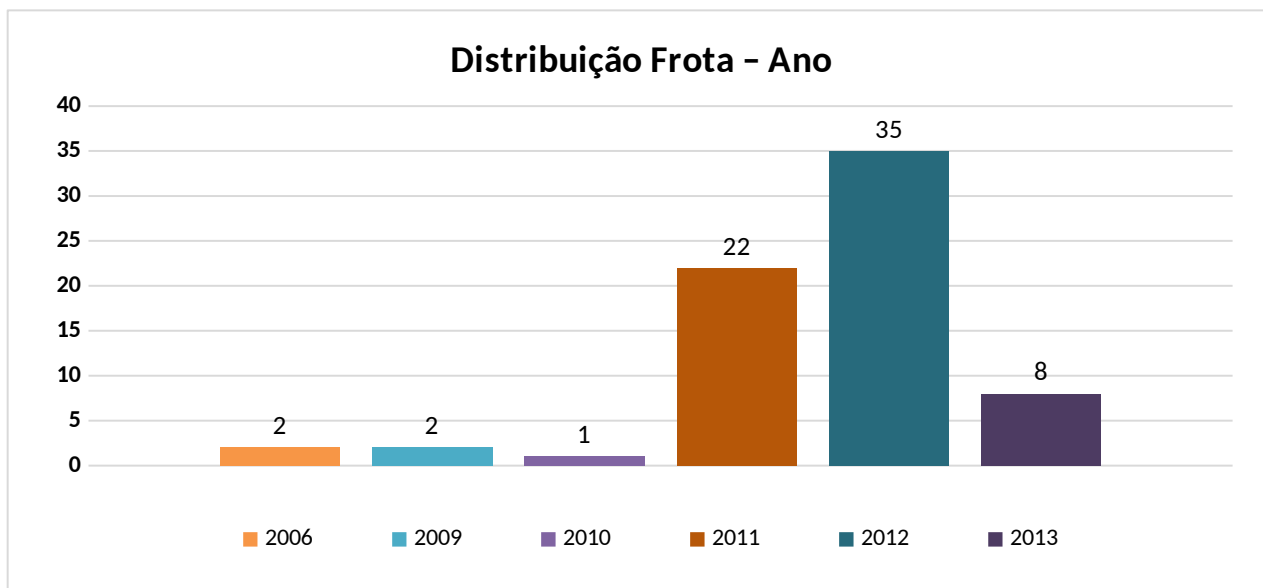
Figura 3: Núcleos e Distritos atendidos pela RTCM



2.2.3. Frota

A frota empregada é em sua maior parcela formada por ônibus convencionais com 3 portas, a idade média da frota é de 10,4 anos.

Gráfico II - Distribuição da Frota por Ano de Fabricação

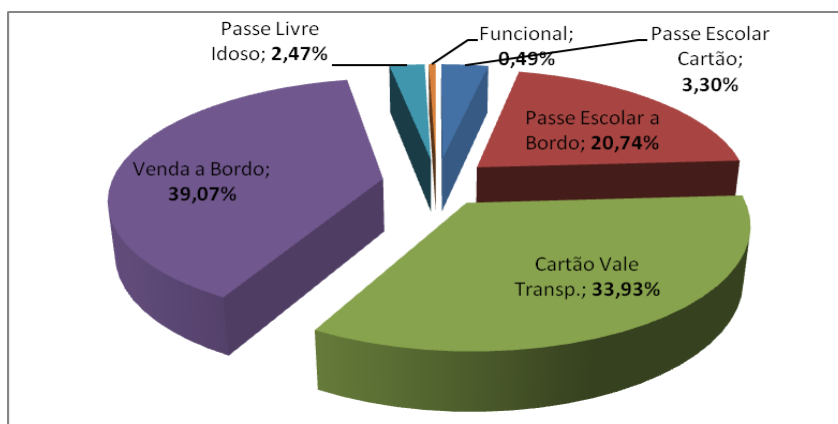


2.2.4. Forma de pagamento

A seguir a distribuição da demanda considerando os meios de pagamentos utilizados pelos usuários. De forma resumida temos:

Gráfico III – Forma de pagamento

FORM A DE PAGAMENTO	
Passe escolar cartão	3,30%
Passe esc. v. a bordo	20,74 %
Cartão v. transp.	33,93 %
Venda a bordo	39,07



Pode-se observar alguns aspectos: embora o sistema possua bilhetagem eletrônica, um número grande de usuários continua utilizando dinheiro como meio de pagamento (39,07% de usuários comuns e 20,74% de estudantes totalizando 59,81% com pagamento em dinheiro). A participação dos estudantes no sistema (24,04%) é alto em relação a média nacional que gira em torno de 15% a 18%.