

Mobilidade do Futuro: um Modelo Disruptivo para São José dos Campos

Etapa III: Jurídico
Produto 7

Edital preliminar de licitação

Equipe

Coordenação: **Ciro Biderman**

Coordenação institucional: **Patricia Alencar Silva Mello**

Pesquisadores:

Caio de Souza Castro

Claudia Marcela Acosta

Eliane Teixeira dos Santos

Eurídice Gomes da Silva Hernandes

Juliana Reimberg

Leonardo Bueno

Matheus Barboza

Mayurí Annerose Morais

Rebeca de Jesus Carvalho

Sarah M. Matos Marinho

Tainá Souza Pacheco

Vitor Estrada de Oliveira

Apoio técnico:

German Freiberg

Luís Otávio Calagian

Roberto Speicys

Este produto apresenta o modelo de Edital de Licitação proposto para a operação técnica do serviço de transporte público coletivo de São José dos Campos de acordo com a Lei Complementar Municipal nº. 629, de 13 de março de 2020.

MINUTA

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

Secretaria de Gestão Administrativa e Finanças

Departamento de Recursos Materiais

CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº...../SGAF/2019

A Prefeitura de São José dos Campos vem tornar público para conhecimento dos interessados que realizará licitação na modalidade de **CONCORRÊNCIA PÚBLICA INTERNACIONAL Nº/SGAF/2019**, a ser julgada pelo critério de menor valor da Tarifa Técnica de Remuneração (art. 15, inciso I, da Lei Federal nº 8.987/1995), nos termos e condições deste Edital, visando escolher operadoras para concessão, a título oneroso, da prestação dos serviços do Sistema de Transporte Público do Município, regida pelas Leis federais nº 8.666/1993 e nº 8.987/1995, e pela legislação municipal de São José dos Campos, especialmente a Lei Complementar Municipal n.º 629, de 13 de março de 2020, e o Decreto nº., de 29 de maio de 2020.

Os envelopes com a documentação e a proposta deverão ser protocolados no Departamento de Recursos Materiais, situado à Rua José de Alencar nº 123 - 1º andar – sala 02 do Paço Municipal.

Os envelopes deverão ser entregues até às 09h00 do dia ... de de 2020.

O início da abertura dos envelopes será às 09h00 do dia ... de de 2020, na Sala de Abertura de Licitações.

INTRODUÇÃO

O Município de São José dos Campos, por intermédio da Secretaria de Mobilidade Urbana - SEMOB, torna público pelo presente EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº./2020 os critérios e as condições para seleção e contratação de Operadora para a CONCESSÃO dos serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo no Município, nos do termos no art. 2º, II, da Lei nº. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

É permitida a participação de pessoas jurídicas que atuem como empresas nacionais ou estrangeiras, isoladamente ou em consórcio, sem limitação de participantes, e o critério de julgamento será a Menor Tarifa Técnica de Remuneração, conforme autorizado pelo art. 15, I, da Lei nº. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. O Sistema de Transporte Público Coletivo do Município foi dividido em 2 (dois) Lotes de serviço, e o prazo do CONTRATO DE CONCESSÃO para a operação de cada um dos Lotes será de 10 (anos) contados da Data de Assunção da operação.

APROVAÇÃO DA MODELAGEM PELA PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS E ATO JUSTIFICATIVO DA CONVENIÊNCIA DA CONCESSÃO

A aprovação dos estudos técnicos e da modelagem econômico-financeira final desta CONCESSÃO, pela SEMOB, ocorreu por despacho do Secretário de Mobilidade Urbana, nos autos do processo nº.

O ato justificativo da conveniência da outorga da CONCESSÃO objeto da presente Licitação, caracterizando seu objeto, área e prazo, nos termos do art. 5º da Lei nº. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, foi publicado, conforme a legislação aplicável, no Boletim do Município de São José dos Campos nº.

REGÊNCIA E REGIME

A presente licitação será regida pelas Leis Federais: Lei nº. 8.666, de 21 de junho de 1993, Lei nº. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; Lei nº. 9.074 de 07 de julho de 1995;

demais Leis e Atos Normativos concernentes e aplicáveis ao objeto licitado, em especial as Leis nº. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e suas alterações; o Código de Trânsito Brasileiro, a Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, com suas alterações posteriores; normas complementares expedidas pelo CONTRAN; e eventuais alterações legislativas futuras ou subsequentes, realizadas a critério do Município, do Estado de São Paulo, e/ou da União.

As CONCESSIONÁRIAS deverão atender, ainda, ao disposto nas Leis Municipais: Lei Orgânica do Município de São José dos Campos; e Lei Complementar nº. 629, de 13 de março de 2020. Ademais, caberá às Operadoras observar o Decreto Municipal nº./2020 bem como os demais decretos e regulações de São José dos Campos que vierem a incidir sobre a CONCESSÃO.

AUDIÊNCIA E CONSULTAS PÚBLICAS

A presente licitação foi precedida de audiência pública, divulgada no Boletim do Município de 8 de maio de 2020, e realizada em 27 de maio de 2020, nos termos do artigo 39 da Lei Federal nº. 8.666, de 21 de junho de 1993, e suas alterações. Da mesma forma, em cumprimento ao artigo 15, inciso III, da Lei nº. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, foram realizadas as seguintes oficinas com a participação da sociedade para apresentação e consulta pública sobre o planejamento da presente CONCESSÃO:

LOCAL	DATA	HORÁRIO	PALESTRANTE	PÚBLICO
Centro da Juventude – Oficina Semob	5/3/2019	9h00 às 12h00	Luís Otávio Calagian - FGV	65
Casa do Idoso Leste	5/8/2019	18h30 às 22h00	Leonardo Bueno - FGV	102
Casa do Idoso Centro	5/15/2019	18h30 às 22h00	Matheus Barboza - FGV	68
Fundhas Sudeste	5/16/2019	18h30 às 22h00	Matheus Barboza - FGV	64
Casa do Idoso Norte	5/22/2019	18h30 às 22h00	Tainá Pacheco - FGV	35
Casa do Idoso Sul	5/23/2019	18h30 às 22h00	Vitor de Oliveira - FGV	57
Escola Monteiro Lobato – Oeste	5/29/2019	18h30 às 22h00	Guillermo Petzhold - WRI	35
Paróquia São Francisco Xavier	6/1/2019	8h30 às 12h00	Elaine Teixeira - FGV	35

Objeto: Serviço de transporte público coletivo do Município, nas modalidades Regular e Sob Demanda.

Critério de Julgamento: Menor tarifa técnica de remuneração.

Prazo das Concessões: 10 (dez) anos, contados do início da operação dos serviços.

Entidade Fiscalizadora: Prefeitura Municipal de São José dos Campos, por meio da Secretaria de Mobilidade Urbana - SEMOB.

O início da abertura dos envelopes será às 09:00 horas, do dia de de 2020 na Sala de Abertura de Licitações do Departamento de Recursos Materiais, situado na rua José de Alencar no 123 - 1º andar, sala 2, do Paço Municipal de São José dos Campos.

SUMÁRIO

Seção 1 - Definições	7
Seção 2 - Objeto	13
Seção 3 - Remuneração	18
Seção 4 - Reajuste Anual e Revisão do Contrato	22
Seção 5 - Bens reversíveis	27
Seção 6 - Desapropriações	27
Seção 7 - Da contratação de terceiros e da subconcessão	28
Seção 8 - Informações gerais	28
Seção 9 - Procedimento da Licitação	48
Seção 10 - Garantias	54
Seção 11 - Das Concessionárias e da Sociedade de Propósito Específico	58
Seção 12 - Sanções Administrativas	59
Seção 13 - Valor Estimado do CONTRATO DE CONCESSÃO	61
Seção 14 - Disposições Finais	62
LISTA DE ANEXOS	64
ANEXO I - PROJETO BÁSICO	66
ANEXO II - MINUTA-MODELO DO CONTRATO DE CONCESSÃO	132
ANEXO III - LEGISLAÇÃO DE REFERÊNCIA	162
ANEXO IV - INSTRUÇÕES PARA ELABORAÇÃO DA PROPOSTA	164
ANEXO V - MODELO FINANCEIRO DA CONCESSÃO	198
ANEXO VI - INDICADORES DE DESEMPENHO E QUALIDADE	207
ANEXO VII - TERMO DE CIÊNCIA E DE NOTIFICAÇÃO	221
ANEXO VIII - MODELO DE FIANÇA BANCÁRIA PARA PRESTAÇÃO DE GARANTIA	223
ANEXO IX - PARÂMETROS DE OFERTA E DEMANDA PARA REVISÃO DO CONTRATO	225

Seção 1 - Definições

1.1. Para fins desta Licitação, da regulamentação e da gestão dos Contratos de CONCESSÃO, bem como da relação cotidiana entre as Licitantes, as Adjudicatárias, as CONCESSIONÁRIAS e o CONCEDENTE, ficam estabelecidos os termos a seguir e seus significados.

1.1.1. As definições deste EDITAL, expressas nesta Seção, têm os significados atribuídos abaixo, seja no plural ou no singular;

1.1.2. Todas as referências neste EDITAL para designar seções, itens, subitens ou demais subdivisões referem-se aos itens, subitens, seções ou demais subdivisões do corpo deste EDITAL, salvo quando expressamente se dispuser de maneira contrária;

1.1.3. Os pronomes de ambos os gêneros deverão considerar, conforme o caso, as demais formas pronominais;

1.1.4. Quando utilizados neste EDITAL e nos seus Anexos, os termos, frases e expressões listados abaixo, se redigidos com inicial em letra maiúscula, deverão ser compreendidos e interpretados de acordo com os seguintes significados:

- i. **Adjudicatária:** Licitante à qual será adjudicado o objeto da presente Licitação, nos termos da legislação aplicável e deste EDITAL;
- ii. **Administração Pública:** Órgãos ou entidades da Administração Pública direta e indireta, federal, estadual, do Distrito Federal e dos municípios;
- iii. **Administração Pública Municipal:** Administração Pública direta e indireta do Município de São José dos Campos;
- iv. **Afiliada:** Pessoa ou entidade que, direta ou indiretamente, por meio de um ou mais intermediários, controle, ou seja controlada por, ou seja coligada de, ou esteja no controle comum com uma determinada pessoa ou entidade;
- v. **Ajuste Operacional:** evento em que, no curso normal do Contrato, a SEMOB realiza de ofício ou autoriza por solicitação das CONCESSIONÁRIAS, mudanças em características operacionais do serviço, tais como: rota, frequência, regularidade, frota, itinerários linhas; ou nos INDICADORES DE DESEMPENHO a fim de ajustar a operação técnica com as necessidades da prestação do serviço; ou por fim em razão da implantação de novas vias públicas ou de novos loteamentos e núcleos habitacionais, para maximizar a eficiência da prestação dos serviços, de acordo com as regras deste EDITAL, do Contrato, e da legislação

municipal vigente, especialmente os parâmetros do Anexo IX e do Decreto/2020 ou outro que venha a substituí-lo.

- vi. **Ajuste da Rede de Transporte Inicial:** resultado dos estudos complementares realizados pelas CONCESSIONÁRIAS em conjunto com o CONCEDENTE durante os primeiros 12 (doze) meses da CONCESSÃO, conforme o item 2.3.5 da Seção 2 deste EDITAL, para racionalização do serviço, a ampliação da qualidade e a modicidade tarifária, e que corresponderá à primeira REVISÃO ORDINÁRIA do CONTRATO DE CONCESSÃO;
- vii. **Anexos:** conjunto de documentos, parte integrante do presente EDITAL, conforme detalhado no preâmbulo;
- viii. **Arrecadação:** receita decorrente da comercialização de Produtos Tarifários, comercialização esta que não integra o objeto da CONCESSÃO e será realizada pelo CONCEDENTE direta ou indiretamente;
- ix. **Atestado de Visita Técnica:** documento expedido pela SEMOB para comprovar a realização de visita técnica por parte das Concorrentes e que deve ser apresentado pelas Concorrentes para habilitação no certame;
- x. **Audiência Pública:** instrumento de apoio ao processo decisório de implantação e contratação da CONCESSÃO, com participação franqueada à sociedade, nos termos deste EDITAL e da legislação;
- xi. **Bens reversíveis:** bens da CONCESSÃO necessários à continuidade dos serviços relacionados à CONCESSÃO, que serão revertidos ao CONCEDENTE ao término do Contrato;
- xii. **Bilhetagem Eletrônica:** sistema automatizado de cobrança de tarifas e de venda antecipada de créditos de acesso, e correspondente controle embarcado nos Modos de Transporte vinculados ao serviço, e que não integra o objeto a ser concedido por meio da presente Licitação;
- xiii. **Bônus:** Incentivo que corresponde a um valor adicionado à remuneração das CONCESSIONÁRIAS que, no cumprimento dos INDICADORES DE DESEMPENHO, conforme o Padrão de Desempenho Mínimo - PDM, tiveram comprovada uma regularidade ou uma pontualidade na prestação dos serviços objeto do Contrato superior à esperada, conforme os parâmetros indicados no Anexo VI;
- xiv. **Certificado de Vinculação ao Serviço:** Documento que comprova que o veículo apresentado pela CONCESSIONÁRIA atende às especificações do regulamento, do EDITAL e do CONTRATO DE CONCESSÃO e respectivos anexos, no qual consta o número do chassi, as cores do veículo, seu prefixo e placa e a data de entrada em serviço;
- xv. **Checkpoint:** Locais de parada obrigatória das linhas em que forem operados Serviços Sob Demanda Tarifa Fixa, gerados por aplicação eletrônica para embarque e desembarque de Usuários do Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa. Os *Checkpoints* só podem ser modificados no médio-longo prazo conforme a demanda. No curto prazo permanecem constantes;
- xvi. **Comissão Especial de Licitação:** a comissão instituída pelo Departamento de Recursos Materiais, responsável por receber, examinar e julgar todos os documentos pertinentes e conduzir os procedimentos relativos a esta Licitação;

- xvii. **Concedente:** o Município de São José dos Campos, que também pode ser designado **Município**;
- xviii. **Concessão:** regime jurídico pelo qual se concede a execução dos serviços do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos às CONCESSIONÁRIAS;
- xix. **Concessionária:** pessoa jurídica a quem é adjudicado o objeto da licitação, também designada **Operadora**;
- xx. **Contrato** ou **Contrato de Concessão:** o contrato a ser celebrado com cada Concorrente vencedora da concorrência pública que estabelece o objeto e condições para prestação do serviço de transporte e outras obrigações vinculadas, conforme a legislação federal e municipal;
- xxi. **Dedução:** valor subtraído da remuneração das CONCESSIONÁRIAS se na sua AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO conforme o PDM ficou comprovada uma regularidade e/ou pontualidade na prestação dos serviços objeto do CONTRATO inferior à esperada, conforme o Anexo VI;
- xxii. **Documentação de Credenciamento:** conjunto de documentos a ser apresentado pela Concorrente, destinado a verificar a regularidade da sua representação pelas pessoa(s) física(s) indicadas a qualquer momento do processo de Licitação, de acordo com os procedimentos e documentos estabelecidos e indicados no item 9.6 da Seção 9 deste EDITAL e no Anexo IV.
- xxiii. **Documentação de Habilitação:** conjunto de documentos a serem apresentados pela Concorrente, destinado a verificar a sua Habilitação Jurídica, Qualificação Técnica, Qualificação Econômico-Financeira e Regularidade Fiscal e Trabalhista para participar desta Licitação por concorrência pública, como indicado no item 9.7 da Seção 9 deste EDITAL;
- xxiv. **EDITAL:** o instrumento convocatório para a Licitação e todos os seus Anexos;
- xxv. **Especificação do Serviço:** processo de trabalho executado pelo CONCEDENTE, através da SEMOB, pelo qual são definidas as características operacionais de cada linha;
- xxvi. **Fluxo de Caixa Descontado:** metodologia utilizada na modelagem econômico-financeira que resultou no valor da Tarifa Técnica de Referência e no valor estimado para os CONTRATOS;
- xxvii. **Fluxo de Caixa Marginal:** metodologia específica para avaliação de processos de reequilíbrios econômico-financeiros.
- xxviii. **Habilitação Jurídica:** documentação necessária à comprovação de habilitação para contratação com o CONCEDENTE e a Administração Pública em geral, nos termos da legislação e do EDITAL;
- xxix. **Licitação:** procedimento definido por lei ao qual o CONCEDENTE e as Concorrentes se submetem para viabilizar a CONCESSÃO do Serviço de Transporte Público Coletivo de passageiros de São José dos Campos;

- xxx. **Meios de Pagamento:** Tecnologias de leitura aceitas pelo CONCEDENTE para o pagamento da Tarifa Pública e da Tarifa Sob Demanda pelos Usuários, incluindo a Bilhetagem Eletrônica e outros meios de pagamento baseados em venda antecipada ou não, embarcados nos Modos de Transporte, cujo fornecimento não integra o objeto desta Licitação.
- xxxii. **Modo de Transporte:** Tipos de equipamento utilizados, como ônibus, micro-ônibus, vans e outros que se mostrarem viáveis ao longo da execução dos serviços do Sistema de Transporte Público como previsto no CONTRATO e no Anexo I;
- xxxiii. **Notificação:** documento expedido pela Comissão Especial de Licitação para comunicações relacionadas à Licitação; ou pela SEMOB para fins de comunicação oficial com as CONCESSIONÁRIAS sobre qualquer aspecto do CONTRATO, incluindo mas não se limitando ao registro de infração ocorrida e a consequente medida tomada pelo CONCEDENTE;
- xxxiiii. **Operadora:** outra designação para CONCESSIONÁRIA;
- xxxv. **Ordem de Serviço de Operação (OSO):** documento que especifica todos os dados necessários à execução do serviço de transporte, por tipo de linha, tipo de serviço e lote, cujo processo de expedição é definido em regulação municipal;
- xxxvi. **Padrão de Desempenho Mínimo (PDM):** grau mínimo de tolerância de atingimento dos INDICADORES DE DESEMPENHO E QUALIDADE referentes a atrasos e adiantamentos na execução dos serviços objeto da CONCESSÃO, conforme detalhado no Anexo VI e na regulação municipal;
- xxxvii. **Partida Flexível:** categoria do Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa em que cada linha opera com um itinerário fixo e um número de partidas mínimas predefinido, mas complementado por um número adicional de partidas sem horário pré-determinado, que serão despachadas em função da demanda. Esse número de partidas adicionais ao dia será pré-definido a cada dia pela SEMOB em OSOs;
- xxxviii. **Usuários:** passageiros do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos;
- xxxix. **Plano de Negócios:** conjunto de premissas e cálculos apresentados pela Concorrente em sua Proposta de Preço através de estudo técnico que demonstra a forma como ela propõe as bases econômico-financeiras do serviço a ser delegado por CONCESSÃO.
- xl. **Pontos de Parada:** locais pré-estabelecidos ou gerados por aplicação eletrônica para embarque e desembarque, devidamente sinalizados se pré-estabelecidos, ao longo do itinerário;
- xli. **Pontos Virtuais:** pontos de parada do Serviços Sob Demanda Tarifa Dinâmica, gerados por aplicação eletrônica de forma dinâmica e que podem se localizar em qualquer Ponto de Parada permitido pela legislação municipal;
- xlii. **Produtos Tarifários:** Tarifa Pública e Tarifa Dinâmica, que serão objeto de comercialização pelo CONCEDENTE direta ou indiretamente;
- xliii. **Qualificação Econômico-Financeira:** documentação necessária à comprovação de habilitação para contratação com a Administração Pública em geral, nos termos do EDITAL e da legislação;

- xliii. **Qualificação Técnica:** documentação necessária à comprovação de habilitação para contratação com a Administração Pública em geral, nos termos do EDITAL e da legislação;
- xliv. **Reajuste Anual:** reajuste da Tarifa Técnica de Remuneração realizado a cada 12 (doze) meses de execução do CONTRATO DE CONCESSÃO fundamentado em estudo técnico que considera a multiplicação da Tarifa Técnica de Remuneração na data de referência pelo Fator de Reajuste estabelecido no EDITAL e no CONTRATO DE CONCESSÃO;
- xliv. **Receita Alternativa:** fonte de receita autorizada pelo CONCEDENTE no EDITAL, no CONTRATO DE CONCESSÃO, ou na legislação municipal, que não decorre diretamente da execução do serviço objeto do CONTRATO DE CONCESSÃO, mas que deve ter parcela revertida para o Sistema de Transporte Público, em prol da modicidade tarifária;
- xlvi. **Remuneração:** valor da Tarifa Técnica de Remuneração devido às CONCESSIONÁRIAS pela execução dos serviços objeto da CONCESSÃO;
- xlvii. **Regularidade Fiscal e Trabalhista:** documentação necessária à comprovação de habilitação para contratação com a Administração Pública em geral, nos termos do EDITAL;
- xlviii. **Representante:** Pessoa física credenciada pela Concorrente nos termos deste EDITAL para fins de representá-la em todos os atos necessários à participação, assim como à realização da Licitação;
- xliv. **Revisão Extraordinária:** realizada de ofício pelo CONCEDENTE ou por solicitação das CONCESSIONÁRIAS para verificar se é necessário restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato diante de eventos que sejam: extraordinários, imprevisíveis, estranhos à vontade do CONCEDENTE e/ou das CONCESSIONÁRIAS, inevitáveis, e que tenham comprovadamente gerado desequilíbrio na equação econômico-financeira do Contrato, conforme os parâmetros estabelecidos nos Anexos IV, V e IX deste EDITAL e a regulação do Município por Decreto aplicável a este evento;
 - I. **Revisão Ordinária:** realizada pela SEMOB a cada 3 (três) anos, conforme as regras do EDITAL, do CONTRATO DE CONCESSÃO, da legislação federal e da legislação municipal;
 - ii. **Rotas e Partidas Flexíveis:** categoria do Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa com itinerário com partidas flexíveis, que permite à Operadora encontrar, através de algoritmo, a melhor rota que liga um local de origem, um local de destino e possíveis *Checkpoints* intermediários.
 - lii. **Rota Flexível:** categoria do Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa que opera com tabela horária de partidas fixa, mas admitindo um grau de flexibilidade nos itinerários definido por algoritmo;
 - liii. **SEMOB:** Secretaria de Mobilidade Urbana;

- liv. **Sistema de Mobilidade Urbana:** conjunto de serviços de mobilidade públicos e privados atuantes e/ou autorizados a operar no Município;
- lv. **Sistema de Transporte Público:** conjunto de linhas, infraestrutura, Modos de Transporte, terminais urbanos e equipamentos que permitem a oferta, à população, dos serviços de transporte público coletivo autorizados pela legislação federal e do Município;
- lvi. **Sistema de Transporte Público Responsivo à Demanda:** tecnologia para geração de rotas do Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa e do Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica;
- lvii. **Serviço Regular:** serviço com itinerários regulares fixos, tabela horária de partidas fixas definida antecipadamente e tarifa fixa integrada, observadas as gratuidades e integrações tarifárias exigidas em lei;
- lviii. **Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica:** serviço posto à disposição da população por meio de rotas geradas a partir de algoritmo em função da demanda da população, com itinerários e partidas livres e tarifa variável;
- lix. **Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa:** serviço regular com tarifa fixa integrada às linhas convencionais ou a outras linhas sob demanda de tarifa fixa, observadas as gratuidades e integrações tarifárias exigidas em lei, e com possibilidade de introdução de diferentes graus de flexibilidade nos itinerários e/ou nas partidas;
- lx. **Sociedade de Propósito Específico:** Sociedade constituída pelas Licitantes vencedoras caso tenham adotado a forma de consórcio ou pela Licitante estrangeira que não possuir subsidiária estabelecida no Brasil, na forma sociedade por ações e regida pela Lei Federal nº. 6.404, de 15 de dezembro de 1976, como condição para a assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO, nos termos deste EDITAL;
- lxi. **Superávit:** diferença maior resultante da subtração do valor da Tarifa Pública pelo valor da Tarifa Técnica de Remuneração, revertida ao CONCEDENTE para uso no Sistema de Mobilidade Urbana, nos termos da legislação municipal e no Anexo V;
- lxii. **Tarifa Dinâmica:** preço variável conforme as determinações do CONCEDENTE e a legislação municipal a ser pago pelos Usuários pelo uso do Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica;
- lxiii. **Tarifa Pública:** o valor do Serviço Regular e do Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa a ser pago pelos Usuários como fixado pela Prefeitura Municipal de São José dos Campos;
- lxiv. **Tarifa Técnica de Referência:** valor dos custos operacionais por passageiro descrito no Anexo V, estimado para o Contrato em projeções financeiras baseadas na rede inicial de transporte proposta no Anexo I.b, considerando que a CONCESSÃO se baseia num modelo tarifário superavitário para contribuir para a qualidade e eficiência do Sistema de Transporte Público e do Sistema de Mobilidade Urbana do Município como um todo;
- lxv. **Tarifa Técnica de Remuneração:** valor do custo por passageiro proposto pelas CONCESSIONÁRIAS na sua Proposta de Preço, devidamente reajustado ou revisto na forma do CONTRATO, aplicado conforme previsto neste EDITAL, no CONTRATO DE CONCESSÃO e na regulação municipal;

- lxvi. **Tribunal de Contas do Estado de São Paulo:** órgão de controle das despesas decorrentes dos contratos e demais instrumentos e ações relacionadas às contratações públicas realizadas pelo Município.

Seção 2 - Objeto

2.1 Constitui o objeto da presente Licitação selecionar a proposta com menor preço para a Tarifa Técnica de Remuneração para exploração e prestação dos serviços do Sistema de Transporte Público de passageiros em São José dos Campos, mediante CONCESSÃO, a título oneroso, em 2 (dois) lotes de serviços vinculados às áreas de operação indicadas no Anexo I.b.

2.2. O objeto da CONCESSÃO compreende a exploração e prestação dos serviços do Sistema de Transporte Público do Município, assim entendidos o tipo de Serviço Regular, o tipo de Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa e o tipo de Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica.

2.2.1. O Serviço Regular de transporte público coletivo consiste em itinerários regulares fixos e cobrança de tarifa fixa integrada, contra a única exigência de pagamento da Tarifa Pública fixada em Decreto pelo Município, observadas as gratuidades, descontos tarifários e as regras de integrações tarifárias existentes, a ser ofertado conforme as OSOs confirmadas pela SEMOB durante a vigência do CONTRATO DE CONCESSÃO;

2.2.2. O Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa consiste em serviços regulares com tarifa fixa integrada aos demais serviços do Sistema de Transporte Público, conforme a regulação municipal, todavia com possibilidade de introdução de flexibilidades no itinerário e/ou nas partidas, contra a única exigência de pagamento da Tarifa Pública fixada pelo Município, observadas as gratuidades, descontos tarifários e as regras de integrações tarifárias existentes, a serem ofertados conforme as Especificações de Serviço e/ou OSOs confirmadas pela SEMOB durante a vigência do CONTRATO DE CONCESSÃO.

- a) O Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa na categoria Rota Flexível operará com tabela horária de partidas fixas, mas admitindo um grau de flexibilidade nos itinerários;
- b) Na categoria Partida Flexível do Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa, cada linha operará com um itinerário fixo e um número de partidas mínimas predefinidas, mas complementado por um número adicional de partidas sem horário pré-determinado, que serão despachados em função da demanda. Esse número de partidas adicionais ao dia será indicado diariamente pelo CONCEDENTE sem estarem associados a uma tabela horária;
- c) O Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa na categoria Rotas e Partidas Flexíveis consiste em itinerário com partidas flexíveis, que permite à Operadora encontrar, através de algoritmo, a melhor rota que liga um local de origem, um local de destino e possíveis *Checkpoints* intermediários.

2.2.3. O Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica poderá operar, quando autorizado por regulação pelo CONCEDENTE, sem rotas predefinidas, sendo os trajetos e paradas definidos por algoritmo em função dos locais de origem e destino dos passageiros que realizem os chamados a partir de aplicação eletrônica, mediante as Especificações de Serviço da SEMOB.

2.2.4. Os Serviços Sob Demanda Tarifa Fixa, assim como os Serviços Sob Demanda Tarifa Dinâmica quando autorizados, terão as rotas flexíveis e as partidas flexíveis, em cada caso, geradas por Sistema de Transporte Público Responsivo à Demanda fornecido pelo CONCEDENTE, direta ou indiretamente.

2.2.5. O objeto da CONCESSÃO compreende a prestação dos serviços descritos neste item 2.2 por qualquer Modo de Transporte autorizado pelo CONCEDENTE, como ônibus, micro-ônibus, vans, ou qualquer outro que venha a se mostrar viável para a execução de cada serviço previsto e efetivamente objeto de Especificação de Serviço e/ou OSO.

2.2.6. A execução dos serviços descritos nesta Seção, especialmente neste item 2.2, deve ser realizada mediante a utilização de frota de veículos, recursos humanos e materiais adequados em conformidade com o Anexo I.c deste EDITAL e com as normas técnicas e operacionais adicionais que estiverem definidas no CONTRATO DE CONCESSÃO, cuja minuta-modelo consta no Anexo II, assim como com na legislação municipal de transporte coletivo, constante no Anexo III.

2.2.7. Na prestação do Serviço Regular e do Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa, as CONCESSIONÁRIAS devem cobrar dos Usuários apenas a Tarifa Pública oficial fixada pelo CONCEDENTE na forma da legislação municipal

e regulamentos aplicáveis, e a cobrança ocorrerá de modo automático, mediante sistema com uso de equipamentos de Bilhetagem Eletrônica a serem instalados pelo Município, direta ou indiretamente, no interior dos veículos; equipamentos estes destinados à leitura dos Meios de Pagamento autorizados pelo Município.

2.2.8. As obrigações das CONCESSIONÁRIAS relacionadas à execução do objeto da CONCESSÃO, além de outras responsabilidades definidas em outras Seções deste EDITAL, no CONTRATO DE CONCESSÃO, e na legislação municipal, incluem:

- a) A manutenção, remoção, guarda e conservação dos veículos que integram a frota, necessários à realização dos serviços objeto da CONCESSÃO; assim como a manutenção, remoção, guarda e conservação dos equipamentos embarcados por elas implantados; bem como a guarda e conservação dos equipamentos embarcados implantados pelo CONCEDENTE direta ou indiretamente;
- b) A divulgação de informações sobre o funcionamento do serviço objeto da CONCESSÃO e de orientação ao Usuário para a sua adequada utilização, na forma do Anexo I.e ou como a SEMOB eventualmente vier a determinar posteriormente;
- c) A remessa de cópia dos acordos trabalhistas de seus respectivos sindicatos profissionais sempre que solicitado pela SEMOB;
- d) A adesão à política de uso e proteção de dados pessoais que vier a ser aprovada pelo CONCEDENTE, conforme a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei Federal nº. 13.709, de 14 de agosto de 2018) e a legislação municipal aplicável;
- e) A execução e manutenção de programas de treinamento e capacitação de pessoal da empresa no exercício de atividades direta ou indiretamente relacionadas à prestação dos serviços objeto da CONCESSÃO, conforme as regras que estiverem definidas no Decreto nº. .../2020.
- f) A execução e manutenção de programas de aprimoramento dos processos de trabalho, visando a qualidade do serviço objeto da CONCESSÃO, conforme as regras que estiverem definidas no Decreto nº./2020;

- g) A aquisição de frota como especificada no Anexo I.c e com as especificações de *layout* e comunicação visual indicadas pela SEMOB no momento da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO, com zero quilômetros rodados e conforme as diretrizes do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) PROCONVE P-7;
- h) A reposição da frota conforme for necessário ao longo do CONTRATO DE CONCESSÃO de acordo com as diretrizes do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores do CONAMA PROCONVE P-8, as diretrizes do Anexo I.c e da legislação federal e municipal.

2.2.9. A exploração e prestação dos serviços objeto da CONCESSÃO licitada por este EDITAL serão delegados por meio do CONTRATO DE CONCESSÃO, cuja minuta-modelo constitui o Anexo II.

2.3. O serviço objeto da CONCESSÃO será operado em 2 (dois) lotes de serviço, na forma do Anexo I.b, vinculados a sua respectiva área de operação preferencial.

2.3.1. Cada CONCESSIONÁRIA somente poderá obter a CONCESSÃO para 1 (um) lote de serviço.

2.3.2. As Licitantes poderão apresentar propostas para todos os lotes de serviço, declarando a sua opção pelo lote de preferência na Carta de Credenciamento, conforme modelo estabelecido no Anexo IV.a.

2.3.3. O objeto da CONCESSÃO de um determinado lote não será adjudicado a Licitante que, diretamente ou por controladora, controlada, coligada, ou por meio de sociedades pertencentes ao mesmo grupo empresarial tenha sido, nas condições do EDITAL, vencedora do outro lote.

2.3.4. No início da operação, as CONCESSIONÁRIAS prestarão os serviços objeto da CONCESSÃO conforme as especificações do Projeto Básico da rede de transporte inicial (Anexo I.b).

2.3.5. Durante os primeiros 12 (doze) meses de operação dos serviços da CONCESSÃO, a SEMOB, em conjunto com as CONCESSIONÁRIAS, realizará estudos complementares aos apresentados no Anexo I.b, visando a realização de um Ajuste da Rede de Transporte Inicial para racionalização do serviço, a ampliação da qualidade e a modicidade tarifária.

2.3.6. Caberá às CONCESSIONÁRIAS, de forma conjunta, a implantação do Sistema de Atendimento aos Usuários do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos, visando a orientação do Usuário para a

sua adequada utilização, bem como a recepção de reclamações e sugestões por meio eletrônico e de atendimento telefônico, assim como disponibilização de linha de acesso gratuito, durante o horário comercial, conforme descrito no Anexo I.e.

2.3.7. A operação dos serviços objeto da CONCESSÃO em cada um dos lotes compreende a execução de viagens com o uso da frota, de pessoal necessário para operá-la e mantê-la, em serviços organizados em linhas, cujas características, incluindo itinerário, partidas e frequência, entre outras, serão fixadas pelo CONCEDENTE ou por este autorizadas, conforme o caso, em Especificações de Serviço e OSOs.

2.3.8. As características operacionais do serviço tais como rota, frequência, regularidade, frota, itinerários e linhas poderão ser alteradas, a critério do CONCEDENTE, em Ajustes Operacionais, que podem ser realizados de ofício pela SEMOB ou ser objeto de solicitação pelas CONCESSIONÁRIAS de acordo com as regras deste EDITAL, do Contrato, e da legislação municipal vigente, observados especialmente os parâmetros do Anexo IX e do Decreto nº./2020, assim como as particularidades dos tipos de serviço descritos nesta Seção, notadamente no item 2.2.

- a) A SEMOB poderá realizar Ajuste Operacional de ofício ou a pedido da CONCESSIONÁRIA diante de alterações pontuais que se mostrem necessárias na oferta do serviço por conta da realização de eventos envolvendo grandes volumes de pessoas ou por conta da realização de obras no Município que levem à necessidade de alteração temporária das características do Sistema de Transporte Público;
- b) A SEMOB realizará outros Ajustes Operacionais necessários, que não sejam ocasionados pelos motivos apontados na alínea anterior, após verificada a necessidade de ajustar as características operacionais do Sistema de Transporte Público nos termos do Decreto nº./2020 ou de outra regulação municipal que venha a substituí-lo.

2.3.9. As variações de oferta e demanda eventualmente ocasionadas pelos Ajustes Operacionais não serão causa para a Revisão Extraordinária do CONTRATO DE CONCESSÃO, exceto se verificados os parâmetros estabelecidos no Anexo IX e no Decreto nº./2020 ou outro Decreto Municipal que venha a substituí-lo.

2.4. A CONCESSÃO para exploração e prestação do serviço de transporte público coletivo terá prazo de 10 (dez) anos, contado a partir do início da execução dos serviços objeto da CONCESSÃO.

2.4.1. A modelagem econômico-financeira descrita no Anexo V demonstra a amortização dos investimentos para execução do Contrato no prazo de 10 (dez) anos, não estando prevista no EDITAL ou na minuta-modelo do CONTRATO DE CONCESSÃO a necessidade de investimentos subsequentes aos realizados para o início do Contrato por parte das CONCESSIONÁRIAS, e nem custos operacionais adicionais aos indicados no Anexo V.

2.4.2. O prazo máximo para início da operação dos serviços é de 90 (noventa) dias, contado da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO.

2.4.3. No prazo máximo de 10 (dez) dias anteriores à data definida para o início de operação, as CONCESSIONÁRIAS deverão apresentar as suas instalações de garagem e a frota para vistoria pela SEMOB.

- a) As instalações de garagem deverão ser apresentadas nas condições mínimas definidas no Anexo I.d.;
- b) No decorrer do período entre a assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO e o vencimento do prazo para a apresentação das instalações e da frota, a SEMOB realizará acompanhamento das ações realizadas pelas CONCESSIONÁRIAS, que deverão comunicar a SEMOB por escrito com ao menos 5 (cinco) dias de antecedência, para que a presença de um representante do CONCEDENTE às referidas instalações se realize.

Seção 3 - Remuneração

3.1. Os serviços de transporte coletivo Regular e Sob Demanda Tarifa Fixa prestados pelas CONCESSIONÁRIAS serão remunerados por meio da Tarifa Técnica de Remuneração estabelecida para cada lote de serviço ao final da Licitação, conforme os valores indicados pelas Concorrentes vencedoras, observando-se as condições previstas neste EDITAL, no Contrato e na legislação municipal.

3.1.1. A Tarifa Técnica de Remuneração proposta pelas Licitantes deve ser estabelecida de modo que a receita ao longo da CONCESSÃO seja suficiente para a cobertura dos custos de prestação dos serviços e da remuneração do capital investido no decorrer do prazo do Contrato.

- a) A Tarifa Técnica de Remuneração para o Lote 1 a ser proposta pela Concorrente deve ser inferior à Tarifa Técnica de Referência de R\$4,67 (quatro reais e sessenta e sete centavos), fixada conforme a modelagem econômico-financeira constante no Anexo V;
- b) A Tarifa Técnica de Remuneração para o Lote 2 a ser proposta pela Concorrente deve ser inferior à Tarifa Técnica de Referência de R\$5,04 (cinco reais e quatro centavos), fixada conforme a modelagem econômico-financeira constante no Anexo V.

3.1.2. A remuneração final cabível às CONCESSIONÁRIAS poderá variar conforme a verificação do PDM detalhado no Anexo VI deste Edital e com as modificações que vierem a ser aplicadas pelo CONCEDENTE aos seus parâmetros e à sua metodologia ao longo da execução do CONTRATO DE CONCESSÃO.

3.1.3. O desempenho das CONCESSIONÁRIAS avaliado conforme os ÍNDICES DE DESEMPENHO E QUALIDADE, cuja metodologia está detalhada no Anexo VI, pode gerar Bônus ou Dedução na aplicação da Tarifa Técnica de Remuneração, e estes Bônus e Deduções serão liquidados trimestralmente ao longo da execução do Contrato.

3.1.4. A liquidação de eventuais Bônus gerados às CONCESSIONÁRIAS por conta do seu enquadramento no PDM dos INDICADORES DE DESEMPENHO E QUALIDADE previstos no Anexo VI dependerá da existência de fundos suficientes gerados pelas multas dos sistemas de transporte coletivo e seletivo do Município, conforme a Lei Municipal nº. 5.185, de 1º de abril de 1998, e virá a ocorrer na data futura em que houver saldo positivo suficiente no Fundo Municipal de Transportes decorrente de multas dos sistemas de transporte coletivo e seletivo para a sua quitação.

3.1.5. O PDM indicado no item 3.1 desta Seção e detalhado no Anexo VI e no Decreto nº./2020 somente incidirá sobre a remuneração das CONCESSIONÁRIAS, gerando Bônus ou Deduções, a partir do 13º (décimo terceiro) mês de execução do CONTRATO DE CONCESSÃO ou após realizado o Ajuste da Rede de Transporte Inicial.

3.2. A Tarifa Pública a ser cobrada dos Usuários é fixada pelo CONCEDENTE, nos termos da legislação municipal, e pode ser diferenciada em função:

- a) das características técnicas de cada tipo de serviço ou linha;

b) da integração tarifária dos serviços que integram o Sistema de Transporte Público objeto deste EDITAL;

c) e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de Usuários, conforme as gratuidades e integrações previstas na legislação municipal.

3.2.1. A Tarifa Pública a ser aplicada aos Usuários estará sempre acima da Tarifa Técnica de Remuneração a ser paga às CONCESSIONÁRIAS, situação essa de Superávit financeiro que será mantida ao longo da execução dos CONTRATOS DE CONCESSÃO conforme a metodologia detalhada no Anexo V.

3.2.2. O Superávit financeiro resultante da diferença a maior da subtração do valor da Tarifa Pública pelo valor da Tarifa Técnica de Remuneração será revertido ao CONCEDENTE para uso no Sistema de Mobilidade Urbana, nos termos da legislação municipal, e sempre em prol da modicidade tarifária e da eficiência dos serviços de mobilidade da cidade conforme o interesse dos Usuários.

3.2.2.1. O uso do Superávit financeiro poderá financiar o investimento em atividades de pesquisa em prol da mobilidade urbana em São José dos Campos, como definido na Lei de Inovação (Lei Federal nº. 10.973/2004, especialmente no seu art. 19, §2º-A, XII), principalmente para cobrir custos de desenvolvimento e contratação relacionados a plataformas de tecnologia que servirão para o monitoramento, fiscalização e gestão financeira do Transporte Público Coletivo e a sua integração com o Sistema de Mobilidade Urbana.

3.2.3. A Tarifa Técnica de Remuneração será objeto de Reajuste Anual e revisões periódicas e/ou extraordinárias nos termos deste EDITAL, do CONTRATO DE CONCESSÃO e da legislação municipal, visando manter o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO DE CONCESSÃO constante.

3.2.4. A Tarifa Pública é fixada pelo CONCEDENTE, que pode modificar a metodologia de Superávit financeiro constante no Anexo V nos termos da legislação e da regulação municipal, sempre preservando a existência de um Superávit.

3.2.4.1. A variação do parâmetro de Superávit financeiro constante no Anexo V, seja para mais ou para menos, não implicará em revisão do CONTRATO DE CONCESSÃO, pois o modelo de Superávit financeiro deste EDITAL de CONCESSÃO dissocia a Tarifa Técnica de Remuneração e a execução do CONTRATO DE CONCESSÃO da política tarifária

praticada pelo Município para fixar a Tarifa Técnica de Referência e a Tarifa Pública com prioridade na eficiência global do Sistema de Mobilidade Urbana para os Usuários.

3.2.5. As gratuidades e descontos tarifários em vigor para o Sistema de Transporte Público de São José dos Campos são as relacionadas nos Anexos III e IV, assim como as integrações tarifárias são as relacionadas nos Anexos I e IV.

3.2.5.1. As alterações na demanda e/ou na receita gerada pela Tarifa Técnica de Remuneração que decorrerem de variações nas gratuidades e descontos tarifários por conta de fatores demográficos previsíveis e, portanto, não ocasionadas por ação do CONCEDENTE, são parte do risco contratual assumido pelas CONCESSIONÁRIAS e não são causa para revisão do CONTRATO DE CONCESSÃO.

3.2.6. As CONCESSIONÁRIAS, por sua conta e risco e com anuência do CONCEDENTE, poderão realizar descontos nas tarifas aplicadas aos Usuários, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da Tarifa Técnica de Remuneração, ou de aplicação de recursos do Fundo Municipal de Transportes e/ou de conta-arrecadação aplicável à gestão financeira do Sistema de Transporte Público para cobrir eventuais déficits gerados por descontos nas Tarifas Públicas de iniciativa das CONCESSIONÁRIAS.

3.3. O pagamento da Tarifa Pública pelos Usuários será disponibilizado pelos Meios de Pagamento autorizados pelo CONCEDENTE, a serem implantados, operados e objeto de manutenção pelo CONCEDENTE, por prestação direta ou indireta, conforme informações prévias fornecidas no Anexo I.a.

3.3.1. O CONCEDENTE também ficará responsável, direta ou indiretamente, pela implantação, manutenção e operação de sistema de liquidação e compensação financeira, ao qual as CONCESSIONÁRIAS deverão aderir para receber sua remuneração devida, na forma indicada pelo CONCEDENTE, nos termos da legislação municipal e conforme informações prévias fornecidas no Anexo I.a.

3.4. O CONCEDENTE poderá incluir futuramente o Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica constante no item 2.2.3 da Seção 2 deste EDITAL em Especificação de Serviço para ser operado pelas CONCESSIONÁRIAS, ocasião em que será realizada Revisão Extraordinária do CONTRATO DE CONCESSÃO.

3.4.1. Os parâmetros aplicáveis à remuneração das CONCESSIONÁRIAS pelo Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica serão definidos por Decreto, conforme a legislação municipal, e a remuneração cabida às CONCESSIONÁRIAS nesse caso será tratada como Receita Alternativa do Sistema de Transporte Público.

3.4.2. Além de outras regras que sejam definidas pelo CONCEDENTE para a remuneração pela operação do Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica como Receita Alternativa, as CONCESSIONÁRIAS poderão operar esse serviço mediante o pagamento de taxa a ser fixada pelo CONCEDENTE no ato de autorização do Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica por Decreto, taxa esta que considerará a quilometragem percorrida, o número de viagens realizadas, ou ambos estes fatores da operação específica do Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica.

3.5. As CONCESSIONÁRIAS poderão explorar, como fonte de Receita Alternativa, mediante autorização obtida do CONCEDENTE, a veiculação de publicidade nos veículos da Frota, nas condições estabelecidas na Lei Municipal nº. 8.986, de 18 de setembro de 2013, ou outra que vier a substituí-la, assim como outras fontes de Receita Alternativa que a legislação municipal e o CONCEDENTE venham a autorizar.

3.5.1. As fontes de Receita Alternativa deverão fazer parte da planilha de custos tarifários das CONCESSIONÁRIAS.

3.5.2. Quaisquer fontes de Receita Alternativa serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato e terão parcela revertida para o CONCEDENTE em prol da modicidade tarifária, conforme estiver estabelecido na legislação municipal, especialmente no Decreto nº./2020.

3.6. Considerar-se-á desclassificada a proposta que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios que não estejam previamente autorizados em lei e à disposição de todas as Licitantes.

Seção 4 - Reajuste Anual e Revisão do Contrato

4.1. As CONCESSIONÁRIAS farão jus ao Reajuste Anual da Tarifa Técnica de Remuneração a cada 12 (doze) meses após iniciada a execução do CONTRATO

DE CONCESSÃO, nos termos deste EDITAL, do Contrato e da legislação federal e municipal aplicável.

4.1.1. Não caberá reajuste da Tarifa Técnica de Remuneração entre a assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO e o início da vigência e execução do Contrato, mesmo se eventualmente houver variações na Tarifa Pública entre a assinatura do Contrato e o início da sua vigência e execução, já que a Tarifa Pública em vigor no Município anteriormente ao início da vigência e execução do Contrato não se aplica ao Contrato.

4.1.2. O Reajuste Anual será fundamentado em estudo técnico que considerará a multiplicação da Tarifa Técnica de Remuneração na data de referência inicial pelo Fator de Reajuste R , obtido através da seguinte expressão paramétrica:

$$R_t = [x_w w + x_c c + x_p p] \times 100$$

Onde:

- w : é a variação percentual acumulada dos valores pagos de salário da data de referência até a data de reajuste. Será utilizada a variação anual média dos salários da cidade de São José dos Campos, com base na Relação Anual de Informações Sociais (RAIS).
- c : é a variação percentual acumulada dos preços dos combustíveis da data de referência inicial até a data de reajuste. Será utilizada a variação do preço do diesel S10, ou aquele que o venha substituir em razão de adequações dos motores dos ônibus, conforme Pesquisa de Preços da Agência Nacional de Petróleo - ANP (Sistema de Levantamento de Preços -SLP), considerando a coleta mensal no município de São José dos Campos - Preço Distribuidora - Preço Médio, sendo sempre considerado o preço referente ao mês anterior ao da data base de reajuste e aquele correspondente ao mês anterior ao último reajuste da Tarifa Técnica de Remuneração.
- p : é a variação do índice acumulado da inflação da data de referência inicial até a data de reajuste. Será utilizado o IPC - FIPE. Esse índice é divulgado em publicação mensal realizada pela FIPE – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas da Universidade de São Paulo.
- x_w : porcentagem dos custos operacionais no que diz respeito aos gastos com salários.

- x_c : porcentagem dos custos operacionais no que diz respeito aos gastos com combustível.
- x_p : porcentagem dos custos operacionais no que diz respeito ao que não é nem salário e nem combustível.
- R_t : é o Fator de Reajuste Anual vigente no ano t .

4.1.3. O Fator de Reajuste R será específico para cada lote. No início da execução do Contrato de Concessão as expressões paramétricas dos fatores R serão as seguintes:

$$R_1 = [0,40 w + 0,31 c + 0,29 p] \times 100$$

$$R_2 = [0,43 w + 0,29 c + 0,28 p] \times 100$$

Onde:

- R_1 refere-se ao lote 1;
- R_2 refere-se ao lote 2.

4.1.4. A data de referência para realização do reajuste será a data da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO para o primeiro reajuste anual e a data da última Revisão Ordinária para os demais períodos.

4.2. As CONCESSIONÁRIAS terão direito à Revisão Ordinária do Contrato, de acordo com as regras discriminadas nos itens a seguir.

4.2.1. A primeira Revisão Ordinária do Contrato consistirá no Ajuste da Rede de Transporte Inicial justificado pelos estudos indicados no item 2.3.5, o que deve ser aprovado pela SEMOB e implementado pelas CONCESSIONÁRIAS até o 14^o (décimo quarto) mês de execução do Contrato.

4.2.2. As demais Revisões Ordinárias ocorrerão com a seguinte periodicidade:

a) A primeira Revisão Ordinária terá início após 12 (doze) meses de vigência do CONTRATO DE CONCESSÃO e terá por objeto os estudos realizados na forma do item 2.3.5 deste EDITAL e que contemplarão os ajustes realizados desde o início da operação, cujo conjunto este EDITAL denomina Ajuste da Rede de Transporte Inicial;

b) A segunda Revisão Ordinária terá início após 4 (quatro) anos de vigência do CONTRATO DE CONCESSÃO;

c) A terceira Revisão Ordinária terá início após 7 (sete) anos de vigência do CONTRATO DE CONCESSÃO;

d) A quarta Revisão Ordinária terá início no 10º ano de vigência do CONTRATO DE CONCESSÃO.

4.2.3. A Revisão Ordinária será realizada conforme os parâmetros econômicos do Anexo V, baseando-se nas práticas contábeis aceitas para a metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, e tem por objetivo:

- a) Verificar a incorporação da parcela das Receitas Alternativas em favor da modicidade da tarifa ao Usuário;
- b) Aferir a correção do Fator de Reajuste Anual de cada lote de serviço em face da realidade da CONCESSÃO;
- c) Corrigir a Tarifa Técnica de Remuneração se necessário diante da realidade de oferta e demanda aplicável ao Sistema de Transporte Público e da verificação do valor presente da Tarifa Técnica de Referência;
- d) Promover o equilíbrio econômico-financeiro da CONCESSÃO por outros meios que não os anteriormente indicados, de acordo com as premissas econômicas fixadas nos Anexos IV, V e IX deste EDITAL e refletidas no CONTRATO DE CONCESSÃO, ou de acordo com outras premissas e parâmetros novos que o CONCEDENTE entender mais apropriados para mensurar o equilíbrio do CONTRATO no evento da Revisão Ordinária.
- e) Alterar os pesos correspondentes aos elementos da expressão paramétrica que correspondem às porcentagens x_w , x_c , x_p , definidas no item 4.1.2 deste EDITAL, justificadamente.

4.3. A Tarifa Técnica de Remuneração poderá ser objeto de Revisão Extraordinária para restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO diante de eventos que sejam: extraordinários, imprevisíveis, estranhos à vontade do CONCEDENTE e/ou das CONCESSIONÁRIAS, inevitáveis, e tenham comprovadamente gerado desequilíbrio na equação econômico-financeira do Contrato, conforme os parâmetros do Anexo V e a verificação em Fluxo de Caixa Marginal.

4.3.1. Entre os eventos relacionados neste item, os seguintes poderão ser causa para Revisão Extraordinária:

- a) Modificações operacionais determinadas pelo CONCEDENTE com o objetivo de melhorar o atendimento aos Usuários e a eficiência do Sistema de Transporte Público, de comprovada repercussão nos custos das CONCESSIONÁRIAS, para mais ou para menos, conforme o caso, e que não estejam originalmente previstas no Plano de Negócios das CONCESSIONÁRIAS, assim como ultrapassem os parâmetros máximos de risco de oferta e demanda estabelecidos no Anexo IX;
- b) Implantação de soluções de integração tarifária com outros modos de transporte coletivo ou individual, ou que sejam novas dentro do Sistema de Transporte Público, e causem comprovada repercussão nos custos das CONCESSIONÁRIAS, para mais ou para menos;
- c) Ocorrência de variação da composição de investimentos em frota decorrente de determinação do CONCEDENTE, em razão de acréscimo ou diminuição de veículos não previstos no Plano de Negócios, mudança de tecnologias ou de tipo de veículo, ou modificação de vida útil ou da idade média máxima como estabelecida no EDITAL, se tal ocorrência causar comprovada repercussão nos custos das CONCESSIONÁRIAS, para mais ou para menos;
- d) A criação, alteração ou extinção de tributos, ressalvados os impostos sobre a renda, que incidem sobre o serviço ou a receita das CONCESSIONÁRIAS ou a imposição de disposições legais, após a data de apresentação das propostas, de comprovada repercussão nos custos das CONCESSIONÁRIAS, para mais ou para menos, conforme o caso;
- e) A alteração da forma de cobrança do INSS sobre a Folha de Pagamento conforme considerado no Plano de Negócios, observando as disposições da Lei Federal nº. 13.670, de 30 de maio de 2018, ou norma que vier a substituí-la ou alterá-la;
- f) Modificações nos encargos das CONCESSIONÁRIAS, relativos aos investimentos, em relação ao definido no EDITAL, de comprovada repercussão nos custos das CONCESSIONÁRIAS, para mais ou para menos, conforme o caso;
- g) Ocorrências supervenientes, decorrentes de força maior, caso fortuito, fato do príncipe, fato da Administração ou de interferências imprevistas que resultem, comprovadamente, em acréscimo ou redução dos custos das CONCESSIONÁRIAS.

4.3.2. São riscos assumidos pelas CONCESSIONÁRIAS, que não ensejam a Revisão Extraordinária do Contrato, independentemente de outros mencionados neste EDITAL e no CONTRATO DE CONCESSÃO:

- a) Todos aqueles relacionados com a sua atividade empresarial e, especialmente, a não obtenção da taxa interna de retorno prevista no seu Plano de Negócios por força de fatores distintos dos constantes no item 4.3.1 desta Seção;
- b) Variações na demanda ou nas proporções de gratuidades e descontos de tarifa legalmente estabelecidos relativos à demanda ao longo do curso normal do CONTRATO DE CONCESSÃO que não tenham ocorrido em decorrência de ato do CONCEDENTE imprevisível no curso desta Concorrência Pública Internacional; e
- c) Variações na demanda ou na oferta que estejam dentro dos parâmetros definidos no Anexo IX e/ou na regulação municipal que vier a completá-lo ou substituí-lo.

Seção 5 - Bens reversíveis

5.1. O CONCEDENTE não prevê a existência de Bens Reversíveis no âmbito da CONCESSÃO delegada às CONCESSIONÁRIAS por intermédio deste EDITAL de Licitação.

5.1.1. Na eventualidade de vir a ser delegado à CONCESSIONÁRIA, no curso da execução contratual, objeto que contemple a necessidade de posse de bens móveis ou imóveis afetos à concessão, os respectivos bens reversíveis serão descritos no termo aditivo a ser formalizado.

Seção 6 - Desapropriações

6.1. A desapropriação e a execução das obras públicas relacionadas com a prestação do serviço objeto da CONCESSÃO, como a construção e manutenção de estações de integração, serão responsabilidade do CONCEDENTE.

Seção 7 - Da contratação de terceiros e da subconcessão

7.1. As CONCESSIONÁRIAS poderão contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido desde que de acordo com as regras deste EDITAL, do Contrato, da Lei Complementar Municipal n.º. 629/2020, e mediante a autorização prévia do CONCEDENTE por meio da SEMOB.

7.1.1. Nos casos previstos neste item, as CONCESSIONÁRIAS serão responsáveis pelos atos praticados pelo contratado, responsabilizando-se perante o CONCEDENTE pelo serviço prestado.

7.1.2. A contratação de terceiros em regime de direito privado não configurará o instituto da sub-concessão, nem acarretará nenhum vínculo do contratado e seus prepostos com o CONCEDENTE.

7.2. A subconcessão não será permitida na CONCESSÃO objeto deste EDITAL, conforme a legislação municipal vigente.

Seção 8 - Informações gerais

8.1. Condições de participação

8.1.1. Somente poderão participar da presente licitação Concorrentes interessadas que atenderem todas as exigências deste EDITAL.

8.1.2. Poderão participar desta Licitação, nos termos do EDITAL, pessoas jurídicas nacionais ou estrangeiras, isoladamente ou reunidas em consórcio de duas ou mais pessoas jurídicas, sem limitação, que demonstrem cumprir com todos os requisitos de habilitação previstos neste EDITAL, observadas as demais condições estabelecidas em legislação federal e municipal.

8.1.3. É vedada a participação de interessadas nas seguintes situações:

- a) Pessoas físicas;
- b) Pessoa jurídica declarada inidônea para licitar ou contratar com a Administração Pública;

- c) Pessoa jurídica em cumprimento de pena de suspensão temporária de participação em licitação e/ou impedimento de contratar com a Administração Pública;
- d) Pessoa jurídica da qual participe, seja a que título for, direta ou indiretamente, dirigente, servidor ou ocupante de cargo ou emprego nos órgãos ou entidades integrantes da Administração Pública Municipal;
- e) Pessoa jurídica que se encontre sob o regime falimentar ou de recuperação judicial ou extrajudicial;
- f) Pessoa jurídica que tenha sido declarada inidônea para licitar ou contratar com a Administração Pública federal, estadual ou municipal, direta ou indireta, nos termos do artigo 87, inciso IV, da Lei Federal nº 8.666/1993, ou que estejam cumprindo sanção da suspensão do direito de licitar e contratar com a Prefeitura Municipal de São José dos Campos;
- g) Pessoa jurídica que tenha sido proibida pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) de participar de licitações promovidas pela Administração Pública federal, estadual, municipal, direta ou indireta, em virtude de prática de infração à ordem econômica, nos termos do artigo 38, inciso II, da Lei Federal nº 12.529/2011;
- h) Pessoa jurídica que esteja proibida de contratar com a Administração Pública em virtude de sanção restritiva de direito decorrente de infração administrativa ambiental, nos termos do art. 72, § 8º, inciso V, da Lei Federal nº 9.605/1998;
- i) Pessoa jurídica que tenha sido proibida de contratar com a Administração Pública em razão de condenação por ato de improbidade administrativa, nos termos do artigo 12 da Lei Federal nº 8.429/1992;
- j) Pessoa jurídica que tenha sido declarada inidônea para contratar com a Administração Pública pelo Plenário do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, nos termos do artigo 108, da Lei Complementar Estadual nº 709/1993;
- k) Pessoa jurídica que tenha algum dirigente, sócio, acionista, responsável técnico ou legal, membro de conselhos internos, ou administrador que se encontre no exercício de cargo, emprego ou função pública na Administração Direta ou Indireta do Município de São José dos Campos de acordo com o artigo 9º da Lei Federal nº 8.666/93.

8.1.4. Para fins do item 9.1.3 desta Seção, considera-se participação indireta a existência de quaisquer documentos que atribuam a participação à pessoa nele mencionada, a existência de quaisquer vínculos de natureza jurídica, técnica, comercial ou empresarial com a Licitante ou qualquer empresa do grupo econômico da Licitante.

8.1.5. Para as sociedades empresárias na situação de recuperação judicial, é possível concorrer como Licitante no certame mediante apresentação de Certidão Positiva de Recuperação Judicial e do plano de recuperação já homologado pelo juízo competente e em pleno vigor, desde que seja possível para o CONCEDENTE apurar a sua viabilidade econômico-financeira, com o atendimento de todos os requisitos de habilitação deste EDITAL.

8.1.6. Não será permitida a participação de Cooperativas em razão de manifesta evidência de relação de subordinação entre os profissionais alocados para execução dos serviços e a Operadora, ou seja, devido à necessidade de subordinação jurídica entre as CONCESSIONÁRIAS e seus funcionários para executar o Contrato, bem como de pessoalidade e habitualidade.

8.1.7. Sendo a proponente microempresa ou empresa de pequeno porte ou microempreendedor individual, aplicar-se-á o disposto nas Lei Complementar Federal nº 123 de 14 de dezembro de 2006, com alterações pela Lei Federal Complementar nº 147, de 07 de agosto de 2014, regulamentada pelo Decreto Federal nº 8.538, de 06 de outubro de 2015, devendo a proponente apresentar declaração formal de que se enquadrar na referida condição para fins de se valer das condições de favorecimento estabelecidas na legislação.

8.1.8. É permitida a participação de pessoas jurídicas estrangeiras no certame, sendo necessário o estabelecimento de subsidiária no Brasil, em São José dos Campos, na forma de Sociedade de Propósito Específico como detalhado neste EDITAL, para receber a outorga da CONCESSÃO caso venham a ser Licitantes vencedoras.

8.1.9. A participação de pessoa jurídica estrangeira nesta Licitação dependerá da apresentação e comprovação, tanto quanto possível, da documentação e dos requisitos de habilitação estabelecidos no EDITAL, mediante a apresentação de documentação equivalente àquela exigida às pessoas jurídicas brasileiras, conforme o art. 32, §4º, da Lei nº. 8.666/1993, autenticada pelo respectivo consulado e traduzida por tradutor juramentado, devendo ter representação legal no Brasil com poderes expressos para receber citação e responder administrativa e judicialmente.

8.1.10. Caso não exista documentação equivalente nos respectivos países de origem, as empresas estrangeiras deverão fornecer declaração formal e expressa, assinada por seu representante legal, informando tal situação e declarando, sob as penas na lei, que atendem às exigências do respectivo item deste EDITAL não atendido pela documentação do país de origem da empresa.

8.1.11. A documentação equivalente, mencionada no item 8.1.10 acima, deverá ser apresentada de forma a possibilitar a clara identificação de sua validade, exigibilidade e eficácia, devendo a Licitante indicar a qual item do EDITAL o documento corresponde.

8.1.12. Será admitida a participação de instituições financeiras, fundos de investimento e/ou entidades fechadas ou abertas de previdência complementar, desde que em consórcio.

8.1.13. As interessadas já sediadas no Brasil deverão participar do certame através da mesma pessoa jurídica que virá a executar o contrato, ficando vedada a execução do Contrato por pessoa jurídica diversa daquela originalmente participante do certame, salvo a hipótese de instalação específica de filial futura em São José dos Campos, nos termos do previsto no Contrato, ou alteração de controle social da CONCESSIONÁRIA na forma admitida em lei.

8.1.14. A participação de consórcio no certame dependerá da observância das seguintes disposições:

- a) Não será permitida a participação de uma pessoa jurídica em mais de um consórcio, ainda que por intermédio de Afiliadas;
- b) Não será permitida a participação isolada no certame de pessoas jurídicas participantes de consórcio interessado na Licitação, ainda que por intermédio de Afiliadas;
- c) A desclassificação ou inabilitação de qualquer consorciada nesta Licitação implicará na imediata desclassificação ou inabilitação do consórcio;
- d) Cada consorciada deverá atender, individualmente, às exigências relativas à Habilitação Jurídica e à Regularidade Fiscal e Trabalhista constantes neste EDITAL;
- e) A documentação referente à Qualificação Técnica poderá ser apresentada individualmente por uma das consorciadas ou em conjunto, pelo somatório dos quantitativos das consorciadas, observadas as disposições deste EDITAL;
- f) A liderança do consórcio deverá ser exercida por empresa com comprovada experiência na prestação de serviço de transporte público de caráter coletivo, no âmbito urbano, intermunicipal, internacional ou como as definições da lei federal dispuser possível, notadamente no do art. 4º da Lei Federal nº. 12.587/2012; e deverá, no momento da habilitação, apresentar os atestados de experiência indicados no item 9.7.16 desta Seção.

8.1.15. Cada consorciada deverá atender, individualmente, às exigências relativas à Qualificação Econômico-Financeira, com exceção das exigências de Garantia de Proposta, que poderão ser cumpridas conjuntamente pelas consorciadas, observada a proporção da respectiva participação no consórcio.

8.1.16 Não será admitida a inclusão, substituição, retirada ou exclusão de qualquer consorciado até a assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO, momento a partir do qual dever-se-ão observar as regras do CONTRATO DE CONCESSÃO para qualquer alteração na composição societária da Sociedade de Propósito Específico.

8.1.17. Os consorciados serão solidariamente responsáveis pelos atos praticados pelo consórcio nesta Licitação.

8.1.18. A participação nesta Licitação implicará na integral e incondicional aceitação de todos os termos, condições e disposições deste EDITAL e seus Anexos, assim como do CONTRATO DE CONCESSÃO e demais disposições legais aplicáveis à Licitação.

8.2 Fornecimento de informações

8.2.1. O EDITAL e seus Anexos estão disponíveis gratuitamente no “site” da Prefeitura Municipal de São José dos Campos através da página

8.2.2. Os interessados, ao retirarem o EDITAL pelo website da Prefeitura Municipal, deverão efetuar corretamente o cadastro para o *download* do EDITAL sob risco de não receberem comunicados relativos à concorrência.

8.2.3. Quaisquer esclarecimentos, questionamentos, ou dúvidas poderão ser dirimidos pelo Departamento de Recursos Materiais, desde que requeridas por escrito e mediante protocolo, até o quinto dia útil anterior à data de abertura, no endereço do Departamento de Recursos Materiais constante no preâmbulo deste EDITAL, no horário compreendido entre 08:15 e 17:00 horas do horário local de São José dos Campos, ou online via

8.2.4. Não havendo solicitação de esclarecimentos e informações, pressupõem-se que os elementos fornecidos são suficientemente claros e precisos, não cabendo qualquer alegação ou reclamação quanto ao EDITAL e seus Anexos após a abertura dos envelopes com as propostas das Licitantes.

8.2.5. O Município de São José dos Campos mantém um serviço sigiloso de denúncias de corrupção e atos considerados arbitrários ou ímprobos por parte de qualquer autoridade e servidor municipal, pelo telefone (12) 3947-8246 ou e-mail: audit@sjc.sp.gov.br, nos termos do Decreto nº. 17.638, de 17 de novembro de 2017.

8.3. Do conhecimento das condições de operação atual

8.3.1. Ainda que todas as informações necessárias à elaboração das propostas estejam apresentadas no EDITAL e seus Anexos, as licitantes deverão realizar visita técnica, no Município de São José dos Campos, com as seguintes finalidades:

- a) Conhecimento da área urbana do município e locais onde são prestados os serviços de transporte coletivo objeto da licitação; e
- b) Conhecimento das características do sistema viário.

8.3.2. As Concorrentes deverão contatar a SEMOB para agendamento de acompanhamento de profissionais do CONCEDENTE na visita técnica.

8.3.3. As Concorrentes deverão comparecer à visita técnica por meio de Representante munido de um dos documentos comprobatórios de representação legal indicados no item 9.6.7, alínea d, desta Seção do EDITAL, Representante este que poderá estar acompanhado de até outros 3 (três) colaboradores da Concorrente para realizar a visita técnica.

8.3.4. As questões que venham a ser levantadas na visita técnica que digam respeito a esclarecimentos sobre o EDITAL não serão respondidas, devendo ser formalmente apresentadas na forma do item 8.2.3 desta Seção, sendo respondidas posteriormente pela Comissão Especial de Licitação a todos os interessados que tenham adquirido o EDITAL.

8.3.5. A SEMOB expedirá Atestado de Visita Técnica ao final da visita devidamente agendada e realizada, a ser entregue em mãos, mediante protocolo, na mesma data ao Representante enviado da Concorrente.

8.4. Das impugnações

8.4.1. Qualquer cidadão é parte legítima para impugnar EDITAL de licitação, devendo protocolar o pedido em até 5 (cinco) dias úteis antes da data fixada para a abertura dos envelopes de habilitação, devendo a administração julgar e responder à impugnação em até 3 (três) dias úteis, sem prejuízo da faculdade de representação direta ao Tribunal de Contas do Estado de São Paulo prevista no § 1º do art. 113 da Lei 8.666/93.

8.4.2. Decairá do direito de impugnar os termos do EDITAL de licitação perante a administração o licitante que não o fizer até o quinto dia útil que anteceder a abertura dos envelopes de habilitação.

8.5. Da apresentação dos envelopes

8.5.1. As Concorrentes deverão protocolar junto ao Departamento de Recursos Materiais da Prefeitura de São José dos Campos, no endereço, na data e até o horário estabelecidos no preâmbulo e no item a seguir, 3 (três) envelopes, sendo um deles com a Documentação de Credenciamento, o segundo com a Documentação de Habilitação, e o terceiro com a Proposta de Preço, devendo relacionar, separar e numerar os documentos seguindo as instruções do EDITAL, observando especialmente os modelos constantes no Anexo IV.

- a) Local de entrega dos envelopes: Departamento de Recursos Materiais, situado na rua José de Alencar no 123 - 1º andar, sala 2, do Paço Municipal, até às 09:00 horas do dia/...../2020.

8.5.2. A abertura dos envelopes será às 09:00 horas do dia/...../2020, na sala de reunião da Divisão de Licitações do Departamento de Recursos Materiais, localizado no Paço Municipal, no endereço citado no item 9.5.1, alínea a, desta Seção.

8.5.3. Os envelopes deverão ser identificados da seguinte forma:

ENVELOPE Nº. 1 - DOCUMENTOS DE CREDENCIAMENTO, contendo todos os documentos correspondentes ao credenciamento, indicando externamente:

CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº./2020

ENVELOPE Nº. 1 - DOCUMENTOS DE CREDENCIAMENTO

Prefeitura Municipal de São José dos Campos

Concorrência: CONCESSÃO do serviço de transporte coletivo de passageiros no Município de São José dos Campos:

Lote(s) de serviço: nº. __, nº. __

Data de abertura:/...../2020

Horário de abertura: 09:00 horas

[Denominação social da Licitante ou o nome do consórcio, neste caso indicando a consorciada líder]

[Nome, endereço, telefone e endereço de e-mail do(s) representante(s) credenciado(s)]

ENVELOPE Nº. 2 - DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO, contendo todos os documentos correspondentes à habilitação, indicando externamente:

CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº. /2020
ENVELOPE Nº. 2 - DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO
Prefeitura Municipal de São José dos Campos
Concorrência: CONCESSÃO do serviço de transporte coletivo de passageiros no Município de São José dos Campos:
Lote(s) de serviço: nº. __, nº. __
Data de abertura: /..... /2020
Horário de abertura: 09:00 horas
[Denominação social da Licitante ou do consórcio, neste caso indicando a consorciada líder]
[Nome, endereço, telefone e endereço de e-mail do(s) representante(s) credenciado(s)]

ENVELOPE Nº. 3 - PROPOSTA DE PREÇO, contendo todos os documentos correspondentes à habilitação, indicando externamente:

CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº. /2020
ENVELOPE Nº. 3 - PROPOSTA DE PREÇO
Prefeitura Municipal de São José dos Campos
Concorrência: CONCESSÃO do serviço de transporte coletivo de passageiros no Município de São José dos Campos:
Lote(s) de serviço: nº. __, nº. __
Data de abertura: /..... /2020
Horário de abertura: 09:00 horas

[Denominação social da Licitante ou do consórcio, neste caso indicando a consorciada líder]

[Nome, endereço, telefone e endereço de e-mail do(s) representante(s) credenciado(s)]

8.5.4. Somente serão aceitos envelopes apresentados de acordo com as especificações deste EDITAL e entregues pessoalmente, não sendo admitido o envio dos envelopes, da documentação ou da Proposta de Preço via postal ou por qualquer outra forma que não a pessoal.

8.5.5. Após o horário estabelecido, não será recebida nenhuma espécie de documento, tampouco serão permitidos acréscimos ou modificações naqueles porventura já recebidos, e não serão considerados quaisquer documentos e propostas entregues em local, horário e forma diferentes, bem como encaminhados por fac-símile e Internet.

8.5.6. Toda a documentação apresentada junto com os envelopes deverá ser encaminhada em 2 (duas) vias, sendo uma via original e a outra via cópia desta original, encadernadas separadamente, com todas as folhas numeradas sequencialmente, inclusive as folhas de separação, catálogos, desenhos ou similares, da primeira à última folha, independentemente da apresentação dos documentos em mais de um volume, de modo que a numeração reflita a quantidade de folhas de cada volume, bem como a quantidade total. Esta documentação deverá estar redigida de forma clara e objetiva, sem condições, contradições, emendas, rasuras, entrelinhas ou obscuridades. Além disso, todos os envelopes deverão conter termo de abertura e termo de encerramento, que não serão numerados pelos Licitantes, indicando o termo de encerramento o número de páginas total.

8.5.7. Toda a documentação que as Licitantes apresentarem em forma impressa deverá ser acompanhada de cópia fiel, em meio óptico ou eletrônico, em arquivos padrão PDF.

8.5.8. A apresentação em meio óptico ou eletrônico nos termos do item anterior deverá corresponder a um CD-ROM/DVD ou pendrive específico para a documentação de cada envelope e cada caderno, e integrará o conteúdo do respectivo envelope, devidamente fechado.

8.5.9. Os CD-ROM/DVD ou os pendrives deverão estar etiquetados com o nome e endereço da Licitante, número e objeto do EDITAL e indicação de seu conteúdo.

8.5.10. No caso de divergência entre os documentos impressos e os gravados em meio óptico ou eletrônico, prevalecerão os textos impressos.

8.5.11. Os documentos apresentados na forma de cópia reprográfica deverão ser devidamente autenticados por cartório competente ou por servidor do CONCEDENTE ou ainda publicação em órgão da Imprensa Oficial.

8.5.12. Todos os documentos expedidos pela Licitante deverão estar assinados pelo representante legal da mesma, comprovadamente com poderes para tal, com identificação clara do subscritor.

8.5.13. Toda a documentação deverá ser expressa em língua portuguesa, idioma oficial do Brasil.

9.5.14. Documentos de origem estrangeira apresentados em outras línguas e não acompanhados da respectiva tradução juramentada para a língua portuguesa e/ou não autenticados pelos respectivos consulados não serão considerados para fins desta Licitação.

8.5.15. No caso de divergência entre o documento no idioma original e a tradução, prevalecerá o texto traduzido.

8.5.16. Todos os documentos que contiverem valores expressos em moeda estrangeira, quando não for vedado pelo EDITAL, terão os valores convertidos em moeda nacional (real - R\$), mediante a aplicação da última taxa de câmbio comercial divulgada pelo Banco Central do Brasil, no dia imediatamente anterior à abertura dos envelopes que contiverem a documentação com valores a ser convertidos.

8.5.16. A Comissão Especial de Licitação poderá, em qualquer fase da Licitação, promover diligência destinada a esclarecer ou complementar a instrução do processo, podendo ainda:

- a) Solicitar às Licitantes, a qualquer momento, esclarecimentos sobre a Documentação de Credenciamento, a Documentação de Habilitação e a Proposta de Preço apresentados, admitindo-se o saneamento de falhas, de complementação de insuficiências ou ainda de correções de caráter formal, desde que os elementos faltantes possam ser apresentados no prazo máximo de 3 (três) dias úteis, sob pena de desclassificação ou inabilitação da Licitante;
- b) As falhas passíveis de saneamento na documentação, no prazo referido neste subitem, são aquelas cujo conteúdo retrate situação fática ou jurídica já existente na data de entrega dos envelopes nesta Licitação.

8.5.17. Todos os documentos e certidões que forem apresentados nesta Licitação deverão ser apresentados dentro de seus respectivos prazos de validade, seja o prazo constante do próprio documento ou estabelecido por lei.

8.5.18. Todos os documentos que não tiverem prazo definido em seu próprio corpo, em lei ou neste EDITAL, serão considerados válidos se expedidos em até 180 (cento e oitenta) dias de antecedência à data de efetiva entrega dos documentos e proposta.

8.5.19. Todas as faculdades ou prerrogativas previstas neste EDITAL deverão ser exercidas dentro do respectivo prazo ou até o encerramento da respectiva fase desta Licitação, conforme o caso.

8.5.20. O exercício fora do prazo previsto neste EDITAL de qualquer faculdade ou prerrogativa não será considerado para fins desta Licitação, restando preclusa a respectiva faculdade ou prerrogativa.

8.5.21. A Licitante que participe da concorrência em mais de um lote deverá apresentar:

- a) Uma única documentação de habilitação;
- b) Documentos de qualificação de propostas técnicas e de valor de outorga específicas para cada lote em que esteja participando.

8.6. Da Documentação de Credenciamento

8.6.1. A Documentação de Credenciamento será apresentada na forma do item 9.6 deste EDITAL, dentro do Envelope 1.

8.6.2. Cada Licitante poderá credenciar até 2 (dois) Representantes para fins de representação perante o CONCEDENTE e a Comissão Especial de Licitação em todos os atos necessários à participação e realização da Licitação.

8.6.3. O credenciamento de Representantes da Licitante não garantirá a estes a prerrogativa de participar, intervir ou praticar atos fora das atribuições expressamente previstas neste EDITAL e na legislação.

8.6.4. Ao Representante da Licitante é permitido firmar todas as declarações e documentos referidos neste EDITAL, bem como praticar todos os demais atos autorizados ou solicitados pelo EDITAL, pelo CONCEDENTE e pela Comissão Especial de Licitação.

8.6.5. Toda a comunicação travada entre CONCEDENTE, Comissão Especial de Licitação e as Licitantes se dará por meio dos Representantes credenciados pelas Licitantes.

8.6.6. A falta de credenciamento de Representantes da Licitante não implicará perda do direito de participar da Licitação, mas até que algum Representante seja devidamente credenciado, esta Licitante não poderá praticar atos praticados exclusivamente por Representantes credenciados.

8.6.7. Na abertura de qualquer Sessão Pública instaurada para a realização ou prosseguimento desta Licitação, poderão os Licitantes credenciar Representantes, observada a limitação quantitativa, bem como substituir ou revogar credenciamento já realizado em outra Sessão.

- a) Tanto o credenciamento de novo Representante, como a substituição ou revogação de Representantes credenciados, serão registrados na respectiva ata da Sessão Pública em que ocorridos;
- b) A Documentação de Credenciamento de Representantes será apresentada dentro do Envelope 1, e será independente dos documentos exigidos para fins de Habilitação e oferecimento de Proposta de Preço;
- c) Cada indivíduo credenciado como Representante somente poderá exercer a representação de uma única Licitante;
- d) O credenciamento de Representantes da Licitante está condicionado à apresentação de documento de identidade e à comprovação de poderes para exercício da representação, em alguma das seguintes possibilidades:
 - i) contrato social ou estatuto social em vigor, que comprove poderes de representação da Licitante, acompanhados dos documentos necessários a tal prova, como ata de eleição da atual diretoria;
 - ii) procuração com poderes específicos para representação legal da Licitante nesta Licitação, outorgada por pessoa devidamente munida de poderes para tanto, caso em que a procuração deverá estar acompanhada de documentação comprobatória dos poderes do outorgante; e
 - iii) no caso de participação via consórcio, também poderá ser credenciado Representante da Licitante pela apresentação do instrumento, público ou particular, de mandato devidamente assinado por todos os componentes do consórcio, no qual estejam claramente estabelecidos os poderes de representação do consórcio para fins desta Licitação, caso em que o instrumento, público ou particular, deverá estar acompanhado de documentação comprobatória dos poderes dos signatários.

- e) para Licitantes estrangeiros, além da documentação exigida no item anterior, que deverá ser apresentada na forma do item 9.5 desta Seção de demais dispositivos do EDITAL aplicáveis, será também exigida a apresentação de prova de constituição de representação legal no Brasil com poderes expressos para receber citação e responder administrativa e judicialmente pela Licitante.

8.6.8. Todas as Licitantes, independentemente da forma como pretendam apresentar seus Representantes, deverão apresentar Carta de Credenciamento, nos moldes do modelo Constante no Anexo IV.a deste EDITAL.

8.7. Da Documentação de Habilitação

8.7.1. A Documentação de Habilitação será apresentada na forma deste item, dentro do Envelope 2.

8.7.2. As Licitantes deverão apresentar a documentação que comprove sua: Habilitação Jurídica, Regularidade Fiscal e Trabalhista, Qualificação Econômico-Financeira e Qualificação Técnica, nos termos deste EDITAL.

8.7.3. Para possibilitar sua Habilitação Jurídica, as Licitantes deverão apresentar:

- a) Seu ato constitutivo, estatuto ou contrato social consolidado em vigor, devidamente registrado, acompanhado das alterações posteriores, caso não tenham sido acompanhadas da consolidação do documento, assim como o ato constitutivo, estatuto ou contrato social da(s) sua(s) controladora(s) consolidado em vigor, devidamente registrado, acompanhado das alterações posteriores, até ser possível identificar as pessoas físicas que exerçam o seu controle societário direta ou indiretamente;
- b) Prova de eleição dos administradores da Licitante, devidamente registrada no órgão competente;
- c) Decreto de autorização, em se tratando de empresa ou sociedade estrangeira em funcionamento no Brasil, e ato de registro ou autorização para funcionamento expedido pelo órgão competente, quando a atividade assim o exigir;
- d) Discriminação do seu grupo econômico completo, incluindo suas controladoras, controladas e coligadas, nos termos da Lei Federal nº. 6.404, de 15 de dezembro de 1976;
- e) Minutas dos atos constitutivos da Sociedade de Propósito Específico, quando a Licitante se organizar na forma de consórcio ou for empresa estrangeira sem subsidiária constituída no Brasil;

- f) Quando a Licitante se organizar na forma de consórcio e tiver um fundo de investimento como consorciado, adicionalmente, deve apresentar os seguintes documentos:
- i) comprovante de registro do fundo de investimento na Comissão de Valores Mobiliários;
 - ii) regulamento do fundo de investimento consolidado;
 - iii) comprovante de registro do regulamento do fundo de investimento perante o Registro de Títulos e Documentos competente;
 - iv) comprovante de registro do administrador e, se houver, do gestor do fundo de investimento perante a Comissão de Valores Mobiliários; e
 - v) comprovação de que o fundo de investimento se encontra devidamente autorizado a participar do certame;
- g) Quando a Licitante se organizar na forma de consórcio e tiver uma entidade aberta ou fechada de previdência complementar como consorciada, deverá apresentar, adicionalmente, um comprovante de autorização expressa e específica quanto à constituição e funcionamento da entidade de previdência complementar, concedida pelo órgão fiscalizador competente;
- h) Quando a Licitante se organizar na forma de consórcio e tiver instituição financeira, instituída nos termos da legislação federal, como consorciada, deverá apresentar autorização de constituição e funcionamento concedida pela entidade reguladora.

8.7.4. As minutas dos documentos constitutivos da Sociedade de Propósito Específico, mencionada no item anterior, deverão refletir o entendimento entre as consorciadas ou da empresa estrangeira em questão e não poderão ser modificadas para a efetiva constituição da Sociedade de Propósito Específico caso o consórcio ou a empresa estrangeira venha a vencer o certame, salvo com prévia autorização do CONCEDENTE, na forma da legislação municipal.

8.7.5. No caso de participação através de consórcio, junto aos documentos referidos no item 8.7.3 desta Seção, também deverá ser apresentado Compromisso de Participação Consorcial e Promessa de Constituição de Sociedade de Propósito Específico.

8.7.6. No caso de participação de empresa estrangeira sem subsidiária constituída no Brasil, junto aos documentos referidos no item 8.7.3 desta Seção, também deverá ser apresentada Promessa de Constituição de Sociedade de Propósito Específico.

8.7.7. O Compromisso de Participação Consorcial, quando for o caso, e a Promessa de Constituição de Sociedade de Propósito Específico mencionados nos itens anteriores deverão estar assinados por todas as componentes do consórcio, quando for o caso de consórcio, e dispor, no mínimo, o seguinte:

- a) Denominação e objetivos do consórcio (participação das empresas consorciadas na presente licitação), quando for o caso;
- b) Denominação, organização e objeto da futura Sociedade de Propósito Específico;
- c) Qualificação das consorciadas e distribuição das participações societárias entre elas na futura Sociedade de Propósito Específico, quando for o caso;
- d) Compromisso expresso de constituição, caso venha o consórcio ou a empresa estrangeira a vencer o certame, de Sociedade de Propósito Específico no regime das sociedades por ações, segundo as leis brasileiras, com sede e administração no Brasil, no Município de São José dos Campos;
- e) Compromisso de que a Sociedade de Propósito Específico obedecerá padrões específicos de governança corporativa e adotará práticas de contabilidade e demonstrações financeiras padronizadas da Lei Federal nº. 6.404/1976, nas normas expedidas pelo Conselho Federal de Contabilidade e nas Interpretações, Orientações e Pronunciamentos do Comitê de Pronunciamentos Contábeis;
- f) Indicação da consorciada líder, quando for o caso de consórcio, observado o disposto no item 8.6 desta Seção, com expressa concessão de poderes para que a consorciada líder seja a responsável pela realização de todos os atos pertinentes ao consórcio durante a Licitação, até a assinatura do Contrato, inclusive com poderes expressos, irretroatáveis e irrevogáveis para concordar com condições, transigir, compromissar-se, bem como assinar quaisquer papéis, documentos e instrumentos de contratação relacionados com o objeto desta Licitação;
- g) Previsão de responsabilidade solidária entre as consorciadas, quando for o caso de consórcio, por todos os atos praticados em consórcio relacionados à Licitação, assumindo cada uma integralmente todas as obrigações contidas na Proposta de Preço apresentada pelo consórcio durante a fase de Licitação e até a constituição da Sociedade de Propósito Específico.

8.7.8. Para comprovar a sua situação de Regularidade Fiscal e Trabalhista, as Licitantes deverão apresentar:

- a) Prova de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica do Ministério da Fazenda (CNPJ/MF);
- b) Prova de inscrição no cadastro de contribuintes estadual e municipal, se houver, relativo ao domicílio ou sede da Licitante, pertinente ao seu ramo de atividade e compatível com o seu objeto social;
- c) Prova de regularidade para com a Fazenda Federal (Tributos Federais, Dívida Ativa Federal e Seguridade Social, por meio da Certidão Negativa de Débito - CND ou Certidão Positiva com Efeitos de Negativa, nos termos da Portaria Conjunta PGFN/RFB nº. 1.751/2014, com alterações da Portaria Conjunta PGFN/RFB nº. 682/2019), Estadual (Tributos Estaduais e Dívida Ativa Estadual) e Municipal (Tributos Mobiliários e Dívida Ativa Municipal) do domicílio ou sede da Licitante, pertinente ao ramo de atividade da Licitante;
- d) Prova de regularidade relativa ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), demonstrando situação regular no cumprimento dos encargos sociais instituídos por lei; e
- e) Prova de inexistência de débitos inadimplidos perante a Justiça do Trabalho, mediante a apresentação de certidão negativa, ou positiva com efeitos de negativa, nos termos do Título VII-A da Consolidação das Leis do Trabalho.

8.7.9. Para comprovar a sua Qualificação Econômico-Financeira, as Licitantes deverão apresentar:

- a) Balanço patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma da lei, que comprovem a boa situação financeira da empresa, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios, podendo ser atualizados pelo IPCA, quando encerrados há mais de 3 (três) meses da data de apresentação da proposta.
- b) Caso os valores sejam atualizados, a memória de cálculo deverá acompanhar a documentação exigida na alínea anterior;
- c) Certidão Negativa de Falência e Recuperação Judicial e Extrajudicial expedida pelo Distribuidor Judicial da Comarca onde a Licitante for sediada;

- d) Se a Licitante for uma entidade aberta ou fechada de previdência complementar, deverá apresentar, adicionalmente, Certidão Negativa de Falência da administradora e gestora do fundo, expedida pelo(s) cartório(s) de distribuição da sede das mesmas;

8.7.10. O balanço patrimonial referido no item 8.7.9, alínea a, desta Seção deverá ser registrado na Junta Comercial, estar acompanhado do relatório dos auditores independentes, quando legalmente exigido, e assinado pelo Representante Legal da Licitante e por Contador habilitado conforme a legislação nacional.

8.7.11. As pessoas jurídicas estrangeiras deverão submeter os documentos referidos no item 8.7.9, alínea a, desta Seção certificados por um contador registrado na entidade profissional competente, se a auditoria não for obrigatória pelas leis de seus países de origem.

8.7.12. Em se tratando de entidade aberta ou fechada de previdência complementar, as comprovações patrimoniais indicadas item 8.7.9, alínea a, desta Seção, considerando as normas legais vigentes, corresponderão ao somatório das contas do passivo exigível atuarial e das reservas e dos fundos.

8.7.13. No caso de sociedade empresária constituída há menos de um ano, os documentos mencionados no item 8.7.9, alínea a, desta Seção podem ser substituídos pela apresentação do balanço de abertura e constituição, devidamente assinado por contador habilitado, demonstrando o atendimento às condições deste EDITAL.

8.7.14. As sociedades empresárias na situação de recuperação judicial podem apresentar Certidão Positiva de Recuperação Judicial em atendimento ao item 8.7.9, alínea c, desta Seção e participar do certame se o plano de recuperação já tiver sido homologado pelo juízo competente e estiver em pleno vigor, e desde que seja possível para o CONCEDENTE apurar a sua viabilidade econômico-financeira, com o atendimento de todos os requisitos de habilitação deste EDITAL;

8.7.15. Para comprovar a sua Qualificação Técnica, as Licitantes deverão apresentar:

- a) Atestado(s) de experiência na prestação de serviço de transporte de caráter coletivo, no âmbito urbano, intermunicipal, internacional ou como as definições da lei federal dispuser possível, notadamente no art. 4º da Lei Federal nº. 12.587/2012;
- b) Será admitido o somatório de atestados, desde que as atividades atestadas tenham sido desenvolvidas em concomitância;
- c) O(s) atestados de experiência para Concorrentes interessadas no Lote 1 deverá comprovar na prestação de serviço de transporte público de caráter coletivo, no âmbito urbano, intermunicipal, internacional com frota de ao

menos 133 (cento e trinta e três) veículos de transporte coletivo, assim caracterizados conforme a legislação brasileira;

- d) O(s) atestados de experiência para Concorrentes interessadas no Lote 2 deverá comprovar na prestação de serviço de transporte público de caráter coletivo, no âmbito urbano, intermunicipal, internacional com frota de ao menos 120 (cento e vinte) veículos de transporte coletivo, assim caracterizados conforme a legislação brasileira;

8.7.16. Para fins de atendimento à Qualificação Técnica, o atestado poderá ser emitido por pessoa jurídica de direito público ou privado e deverá conter a frota envolvida, o número de funcionários envolvido e o tempo de prestação do serviço. A experiência exigida no item 8.7.15 desta Seção deverá ser comprovada, no todo ou em parte, observadas as regras do EDITAL para somatório de atestados, pela líder do consórcio quando a Licitante adotar essa forma de concorrer no certame.

8.7.17. A experiência exigida para fins de Qualificação Técnica também poderá ser comprovada por meio de atestados emitidos em nome de controlada, controladora e/ou coligada, nos termos definidos pela Lei Federal nº. 6.404/1976 e de empresa matriz estrangeira de filial brasileira, bem como de empresas sob controle comum, direta ou indiretamente, desde que todas essas situações sejam devidamente comprovadas e vigorem desde data anterior à da publicação do presente EDITAL.

8.7.18. Nos casos de alterações societárias e de fusão, incorporação ou cisão de empresas, os atestados somente serão considerados se acompanhados de prova documental e inequívoca da transferência definitiva do acervo técnico.

8.7.19. Os atestados a serem apresentados pelas Licitantes deverão ser fornecidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado contratantes do objeto atestado, devendo o atestado ser fornecido em papel timbrado do declarante, com identificação de seu representante legal e informações para eventual contato por parte da Comissão Especial de Licitação.

8.7.20. Os atestados apresentados pelas Licitantes deverão conter, sem a isso se limitar, as seguintes informações mínimas:

- a) Objeto do serviço atestado;
- b) Características e descrição das atividades e serviços desenvolvidos;
- c) Valor total do empreendimento e valor de participação da Licitante, quando pertinente;

- d) Datas de início e término da realização das atividades e serviços, quando pertinentes;
- e) Datas de início e término da participação da empresa no consórcio, quando o atestado tiver sido emitido em nome de consórcio;
- f) Denominação social do emitente;
- g) Nome e identificação do signatário; e
- h) Demais informações que o emitente entenda ser pertinente incluir.

8.7.21. Junto com os demais Documentos de Habilitação, as Licitantes deverão apresentar os seguintes documentos:

- a) Declaração de compromisso de cumprimento do disposto no art. 7º, inciso XXXIII, da Constituição Federal, conforme modelo constante no Anexo IV.b deste EDITAL.
- b) Declaração de que a Licitante não se encontra em processo de a) falência; b) recuperação judicial ou extrajudicial, salvo exceções estabelecidas neste EDITAL; c) liquidação judicial ou extrajudicial; d) administração especial temporária ou; e) intervenção, conforme modelo constante no Anexo IV.c deste EDITAL;
- c) Declaração quanto à inexistência de fato impeditivo em participar da Licitação ou contratar com a Administração Pública, conforme modelo constante no Anexo IV.d deste EDITAL;
- d) Declaração, conforme modelo constante no Anexo IV.e deste EDITAL, de que a Licitante: a) se sujeita a todas as condições do EDITAL; b) tem pleno conhecimento dos serviços de operação e manutenção objeto da CONCESSÃO; c) tem pleno conhecimento do local e respectivas condições da região onde será prestado o serviço; d) responde pela veracidade de todas as informações constantes na documentação e nas propostas apresentadas; e e) recebeu todos os elementos componentes do presente EDITAL e que tomou conhecimento de todas as informações e das condições para o cumprimento das obrigações objeto da Licitação, tendo considerado suficientes as informações recebidas para a elaboração da sua proposta;
- e) Declaração de capacidade financeira constante no Anexo IV.f deste EDITAL, declarando que dispõe ou tem capacidade de obter recursos financeiros suficientes para cumprir as obrigações de aporte de recursos próprios e obtenção de recursos de terceiros necessários à consecução do objeto da CONCESSÃO caso sagre-se vencedora desta Licitação, declaração na qual não deverá ser mencionada qualquer indicação ao valor da proposta de preço da Licitante; e

f) Atestado de Visita Técnica expedido pela SEMOB.

8.7.22. Todas as declarações constantes no item 8.7.21 desta Seção deverão ser apresentadas individualmente, por cada Licitante ou consorciada, com exceção das declarações constantes nas alíneas d e e do item 8.7.21 desta Seção, que, no caso de participação na forma de consórcio, poderão ser emitidas pelo consórcio.

8.7.23. As declarações deverão ser assinadas por quem detenha poderes de representação da Licitante ou por seu Representante para os fins da Licitação.

8.7.24. As declarações apresentadas pelas Licitantes deverão estar com a firma reconhecida quando houver indicação nesse sentido no EDITAL ou nos seus Anexos.

8.8. Da Proposta de Preço

8.8.1. A Proposta de Preço será apresentada na forma do na forma deste item, dentro do Envelope 3.

8.8.2. A Proposta de Preço será formalizada pelo valor da Tarifa Técnica de Remuneração pelo Serviço Regular e pelo Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa objeto deste EDITAL, que deverá vir expressa no âmbito do Plano de Negócios elaborado pela Concorrente conforme os anexos IV.g e IV.h.

8.8.3. A Proposta de Preço deverá obedecer o modelo constante no Anexo IV.g deste EDITAL e considerar:

- a) Que a Proposta de Preço é vinculante, irrevogável, irretroatável e incondicional;
- b) Que a Proposta de Preço deverá considerar como limite a Tarifa Técnica de Referência de R\$4,67 (quatro reais e sessenta e sete centavos) para o lote 1 e R\$5,04 (cinco reais e quatro centavos) para o lote 2, com a data base em 1º de Janeiro de 2020, por passageiro transportado remunerável, sob pena de desclassificação do Licitante;
- c) Que a Proposta de Preço terá validade de, no mínimo, 180 (cento e oitenta) dias contados da data da apresentação da documentação e propostas;
- d) Que a Proposta de Preço deverá considerar todos os investimentos, tributos, custos e despesas necessários à execução do Contrato, observando-se o disposto nas Diretrizes para Elaboração do Plano de Negócios, Anexo IV.h;

- e) Que a Proposta de Preço levará em consideração todos os riscos assumidos pelas CONCESSIONÁRIAS do Contrato, conforme a minuta constante no Anexo II;
- f) Que a Proposta de Preço considerará o prazo de 10 (dez) anos da CONCESSÃO a partir da data de início da execução do Contrato;
- g) Que a Proposta de Preço considera todos os investimentos necessários ao pleno cumprimento do Contrato, conforme descritos nos Anexos I, IV e V;
- h) Que a Proposta de Preço considera a lista de partidas com tabela horária proposta pela Concorrente conforme as orientações do Anexo I.b e do Anexo IV.h.

8.8.4. A Proposta de Preço e o Plano de Negócios devem reconhecer o valor fixado pelo CONCEDENTE para a Tarifa Pública a ser cobrada dos Usuários, como indicada no item 3.2.1 da Seção 3 deste EDITAL.

Seção 9 - Procedimento da Licitação

9.1. No dia e horário designados neste EDITAL, a Sessão Pública da Licitação será aberta e terá a seguinte ordem: a) entrega dos envelopes; b) credenciamento dos Representantes das Licitantes; c) verificação da Documentação de Habilitação; e d) análise e classificação das Propostas de Preço.

9.2. A documentação e propostas, nos Envelopes nº. 1, 2 e 3 referidos na Seção 9 deste EDITAL, contendo a Documentação de Credenciamento, a Documentação de Habilitação e a Proposta de Preço, respectivamente, deverão ser entregues, pessoalmente, na data, hora, local e forma estipulados neste EDITAL.

9.3. Após declarado o encerramento do recebimento da documentação e propostas pela Comissão Especial de Licitação, nenhum outro documento será recebido para os fins da Licitação, não cabendo qualquer direito de reclamação por Licitantes ou interessados.

9.4. Recebidas a documentação e propostas e iniciada a Sessão Pública, terá início o credenciamento dos Representantes das Licitantes junto à Comissão Especial de Licitação, conforme regramento e requisitos descritos na Seção 9 deste EDITAL.

9.5. A Documentação de Credenciamento deverá ser apresentada no Envelope nº. 1, diretamente à Comissão Especial de Licitação, quando assim solicitado na Sessão Pública.

9.5.1. Na abertura de qualquer Sessão Pública instaurada para a realização ou prosseguimento desta Licitação, poderão os Licitantes credenciar Representantes da Licitante, observada a limitação quantitativa, bem como substituir ou revogar credenciamento já realizado em outra sessão, nos termos deste EDITAL.

9.5.2. As Licitantes que não cumprirem com os requisitos mínimos para o credenciamento de Representante não serão desclassificadas, mas, porque não terão Representantes credenciados, estarão impedidas de exercer as faculdades e direitos que só podem ser exercidas por meio de Representante.

9.5.3. O efetivo credenciamento de Representante não constitui condição para o recebimento dos demais Envelopes.

9.6. Encerrada a fase de Credenciamento, serão abertos os Envelopes nº. 2 entregues pelas Licitantes, para fins de verificação da Documentação de Habilitação, observados os requisitos e regramentos constantes na Seção 9 deste EDITAL.

9.7. A Documentação de Habilitação será aberta e terá suas páginas rubricadas pelos membros da Comissão Especial de Licitação, facultada a rubrica dos Representantes das Licitantes que estiverem presentes, sendo em seguida juntados ao respectivo processo de Licitação, verificada a adequação quanto à forma e condições estabelecidas na Seção 9 deste EDITAL.

9.8. A habilitação obedecerá os critérios objetivos deste EDITAL, sendo considerada inabilitada a Licitante que apresentar a Documentação de Habilitação em desconformidade com o disposto no presente EDITAL e na legislação em vigor.

9.9. Encerrada a análise da Documentação de Habilitação de todas as Licitantes com a declaração de resultado, se não houver renúncia expressa ao direito de recorrer das Licitantes, a Comissão Especial de Licitação encerrará a Sessão Pública e designará nova data para dar continuidade aos trabalhos, a ser publicada no Diário Oficial do Município de São José dos Campos, após decorrido o prazo legal estabelecido para apresentação de recursos.

9.10. Ultrapassada a habilitação das Licitantes, inclusive com decisão sobre eventuais recursos, passa-se à próxima fase da Licitação, que consiste na verificação e classificação das Propostas de Preço, com a abertura dos Envelopes nº. 3.

9.11. As Propostas de Preço das Licitantes serão abertas e rubricadas pelos membros da Comissão Especial de Licitação, facultada a rubrica dos Representantes das Licitantes que estiverem presentes, sendo em seguida juntadas ao respectivo processo, verificada a adequação quanto à forma de condições estabelecidas na Seção 9 deste EDITAL, e classificadas em seqüência crescente em relação ao valor Valor de Referência.

9.12. As Licitantes que não cumprirem com os requisitos mínimos para apresentação da Proposta de Preço, nos termos da Seção 9 deste EDITAL, serão automaticamente desclassificadas da Licitação.

9.13. No caso de desclassificação de alguma Licitante nos termos do item anterior, a Comissão Especial de Licitação encerrará a Sessão Pública e concederá à Licitante prazo de 5 (cinco) dias úteis para apresentação de recurso, exceto se a Licitante expressamente declarar a ausência de intenção de recorrer.

9.14. Verificada a menor Proposta de Preço da Licitante devidamente habilitada, conforme as regras deste EDITAL, será esta declarada a vencedora da Licitação.

9.15. O resultado da Licitação será publicado no Diário Oficial do Município de São José dos Campos e no Diário Oficial da União.

9.16. Além do procedimento acima mencionado, esta Licitação deverá observar as seguintes disposições gerais:

9.16.1. Em qualquer fase da Licitação será possível o saneamento de falhas com vistas à complementação de insuficiências ou para correções de caráter formal na documentação entregue, desde que a Licitante possa satisfazer às exigências dentro de 3 (três) dias úteis a contar da Notificação da Comissão Especial de Licitação, sob pena de desclassificação ou inabilitação da Licitante, e observadas as regras da Seção 9 deste EDITAL e seus subitens.

9.16.2. A ausência de qualquer das declarações referentes à Documentação de Habilitação exigidas da Licitante neste EDITAL poderá, a critério da Comissão Especial de Licitação, ser suprida por declaração formal e escrita da Licitante, de igual teor, entregue na própria Sessão Pública, e deverá estar expressamente registrada em Ata.

9.16.3. O Atestado de Visita Técnica não poderá ser suprido por declaração formal e escrita da Licitante.

9.17. Serão lavradas atas circunstanciadas de todas as Sessões Públicas de recebimento e abertura de envelopes, a serem devidamente assinadas pelos membros da Comissão Especial de Licitação.

9.18. Nas Sessões Públicas, os Representantes das Licitantes serão convidados a rubricar os documentos recebidos, bem como a assinar as Atas das Sessões.

9.19. A Comissão Especial de Licitação poderá, a seu exclusivo critério, encerrar as Sessões Públicas após o recebimento e/ou abertura dos Envelopes, promovendo a análise da documentação e das propostas na própria Sessão Pública ou em sessão reservada. Em qualquer das hipóteses, a Comissão Especial de Licitação sempre tomará suas decisões de maneira fundamentada e por escrito, acostando aos autos do processo licitatório a respectiva decisão e fundamentos.

9.20. Ao final da Sessão Pública que julgar a Licitação, será publicado o resultado da Licitação.

9.21. As Licitantes desclassificadas ou inabilitadas desta Licitação, após decisão definitiva em recurso, terão seus Envelopes que não tiverem sido abertos no curso da Licitação devolvidos intactos, em até 15 (quinze) dias, mediante pedido formal a ser encaminhado ao Departamento de Recursos Materiais, após o encerramento desta Licitação.

9.21.1 Não apresentado o pedido de devolução dos Envelopes em até 60 (sessenta) dias do encerramento desta Licitação, serão os documentos destruídos pelo Departamento de Recursos Materiais, sem qualquer direito de reivindicação posterior das Licitantes desclassificadas ou inabilitadas.

9.22. Declarada a Concorrente vencedora da Licitação pela Comissão Especial de Licitação, considerado o julgamento ou decurso do prazo para recursos, o processo será encaminhado ao Secretário da SEMOB, que poderá:

9.22.1 Determinar a emenda de irregularidade sanável, se houver, no processo de Licitação;

9.22.2. Homologar o resultado da Licitação;

9.22.3. Revogar a Licitação, se necessário, em função do interesse público, de forma motivada;

9.22.4. Anular a Licitação, se necessário e de maneira motivada, por vício comprometedor da legalidade do certame;

9.22.5. Adjudicar o objeto da licitação, declarando por ato formal o seu vencedor.

9.23. O Contrato resultante da presente Licitação será celebrado entre o CONCEDENTE, representado pelo Prefeito Municipal de São José dos Campos e a adjudicatária.

9.24. Adjudicado o objeto da Licitação, as adjudicatárias serão convocadas, mediante publicação no Diário Oficial do Município de São José dos Campos e no Diário Oficial da União, para assinar cada CONTRATO DE CONCESSÃO, no prazo de 45 (cinco) dias.

9.25. Até 30 (trinta) dias após a publicação oficial sobre a adjudicação do objeto da Licitação, a Adjudicatária terá de apresentar o plano de mobilização definitivo para o início da operação do Sistema, que deverá corresponder em termos exatos ao Plano de Negócios para o início de operação apresentado na sua Proposta de Preço, na forma dos Anexos IV.g e IV.h, adequadamente revisados em relação ao cronograma de atividades do CONTRATO DE CONCESSÃO.

9.25.1. As planilhas do Plano de Negócios deverão ser apresentadas em arquivos PDF, bem como em software Excel (Windows), versão 97/2003 ou 2010, contendo fórmulas e cálculos que resultaram no fluxo de caixa das projeções financeiras, para conferir a consistência dos dados apresentados em relação às condições e diretrizes exigidas neste EDITAL.

9.26. Os prazo de convocação dos itens 9.24 e 9.25 desta Seção poderão ser prorrogados uma única vez, por período subsequente definido pelo Secretário da SEMOB que não exceda os prazos originais, quando solicitado pela Adjudicatária durante o transcurso do prazo original, mediante apresentação, por escrito, de justificativa que seja aceita pela SEMOB.

9.27. A recusa injustificada da Adjudicatária de apresentar o plano de mobilização conforme determina este EDITAL e de assinar o CONTRATO DE CONCESSÃO caracteriza o descumprimento total da obrigação assumida, sujeitando-a às penalidades legalmente estabelecidas.

9.28. Nos Contratos de CONCESSÃO constarão a data de início da operação ficando as CONCESSIONÁRIAS obrigadas a comprovar o cumprimento dos compromissos assumidos nesta Licitação, representados especialmente pela frota proposta e pelas instalações de garagem, em até 10 (dez) dias anteriores à data de início da operação.

9.28.1. As CONCESSIONÁRIAS serão consideradas em situação regular somente após aprovação em vistorias realizadas pelos técnicos designados pela SEMOB, que observarão o atendimento das especificações mínimas definidas no Anexo I.

9.28.2. O não cumprimento das condições dispostas nesta Seção resultará na cobrança de multa, conforme o Decreto Municipal n°./2020 e sem prejuízo das demais penalidades cabíveis.

9.29. Em cumprimento ao disposto na Resolução n°. 08/2008 e na Instrução n°. 02/2008 do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, as CONCESSIONÁRIAS

deverão assinar, juntamente com o instrumento contratual, o Termo de Ciência e de Notificação conforme o Anexo VII deste EDITAL.

9.30. A assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO está condicionada, ainda, à verificação pelo CONCEDENTE de que as CONCESSIONÁRIAS, até 2 (dois) dias antes da data prevista para assinatura dos Contratos:

9.30.1. Comprovou a prestação de Garantia, nos termos, forma e valores da Seção 11 deste EDITAL, a seguir, e da minuta do CONTRATO DE CONCESSÃO, Anexo II deste EDITAL;

9.30.2. Caso consista em consórcio, que tenha demonstrado que constituiu a Sociedade de Propósito Específico, nos exatos termos da minuta apresentada pelas Licitantes na fase de análise da Documentação de Habilitação, com a correspondente certidão da Junta Comercial competente, assim como a cópia do Estatuto Social com a chancela da Junta Comercial, e o respectivo comprovante de inscrição perante o Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas.

9.30.3. As CONCESSIONÁRIAS, em consórcio ou não, deverão apresentar, ainda, descrição da estrutura societária e de administração da Sociedade de Propósito Específico constituída, contendo, no mínimo:

- a) descrição dos tipos de ação/quotas;
- b) acionistas/sócios e suas respectivas participações por tipo de ação;
- c) indicação da composição societária do grupo econômico a que pertence, incluindo controladoras, controladas e coligadas, conforme aplicável, até o nível das pessoas físicas, sejam as pessoas físicas e jurídicas envolvidas residentes no Brasil ou no exterior;
- d) acordos de acionistas/quotistas aplicáveis à governança das CONCESSIONÁRIAS, das suas controladoras, controladas e/ou coligadas, se existentes;
- e) identificação dos administradores, incluindo seus respectivos currículos e dos órgãos de administração das CONCESSIONÁRIAS;
- f) indicação de contratos com Partes Relacionadas, se aplicável.

9.30.4. Apresentar Plano de Seguros, nos termos do CONTRATO DE CONCESSÃO, cuja minuta-modelo consta no Anexo II deste EDITAL;

9.30.5. Demonstrar que mantém todas as exigências de habilitação previstas neste EDITAL.

9.31. Ocorrendo o não atendimento da Adjudicatária às convocações previstas nesta Seção, poderá o CONCEDENTE convocar as Licitantes concorrentes remanescentes, na ordem de classificação, verificado o cumprimento dos requisitos de habilitação, para assumir o CONTRATO DE CONCESSÃO em igual prazo e nas mesmas condições da proposta vencedora, ou revogar a Licitação.

9.32. As CONCESSIONÁRIAS deverão observar as diretrizes estabelecidas no CONTRATO DE CONCESSÃO e obrigam-se a manter, durante toda a execução do Contrato, as condições de habilitação e qualificação exigidas para participação nesta Licitação.

9.33. O EDITAL, o julgamento das fases licitatórias, as convocações, a interposição de eventuais recursos, seus julgamentos e homologação serão publicados no Diário Oficial do Estado, em jornal de grande circulação e, facultativamente, por meios eletrônicos e na imprensa oficial do Município de São José dos Campos.

Seção 10 - Garantias

10.1 As Licitantes deverão apresentar Garantia da Proposta, no valor equivalente a 1% (um por cento) do valor total estimado do CONTRATO DE CONCESSÃO no item 14.2 da Seção 14 deste EDITAL, que poderá ser ofertada em uma das seguintes modalidades:

10.1.1 Moeda corrente nacional;

10.1.2 Títulos da Dívida Pública do Tesouro Nacional;

10.1.3. Seguro-garantia;

10.1.4. Fiança bancária; ou

10.1.5. Combinação de duas ou mais das modalidades constantes nos itens 10.1.1 a 10.1.4 acima.

10.2. É de integral responsabilidade das Licitantes a prova de suficiência da Garantia de Proposta prestada para os fins desta Licitação.

10.3. A Garantia de Proposta prestada em moeda corrente nacional deverá ser depositada no Banco, Agência Bancária, conta corrente, de

titularidade da Prefeitura Municipal de São José dos Campos, CNPJ/MF, até o dia útil imediatamente anterior à data marcada para recebimento dos documentos e propostas, sob pena de ineficácia da prestação de garantia.

10.4. A prova de prestação da Garantia de Proposta prestada em moeda corrente nacional se dará via comprovante de realização do depósito bancário, devidamente autenticado pelo Banco receptor.

10.5. A Garantia de Proposta prestada na modalidade Títulos da Dívida Pública do Tesouro Nacional deverá ser emitida sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e de custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil, acompanhados de comprovante de sua validade atual quanto à liquidez e valor.

10.6. A Garantia da Proposta apresentada na modalidade de seguro-garantia será comprovada pela apresentação da apólice de seguro-garantia original, acompanhada de comprovante de pagamento do prêmio, quando pertinente, bem como de Certidão de Regularidade Operacional expedida pela Superintendência de Seguros Privados - SUSEP, em nome da seguradora que emitir a apólice.

10.7. A Garantia de Proposta prestada na modalidade de fiança bancária deverá ser emitida por instituição bancária listada no último Relatório dos 50 (cinquenta) maiores Bancos - Critério de Ativo Total menos Intermediação, emitido trimestralmente pelo Banco Central do Brasil, devendo ser acompanhada da comprovação dos poderes de representação do responsável pela assinatura do documento.

10.8. A Garantia de Proposta prestada na forma do item 10.1.4 desta Seção deverá ser emitida em conformidade com o modelo constante no Anexo VIII deste EDITAL e ser apresentada em sua via original, devidamente registrada em Cartório de Registro de Títulos e Documentos.

10.9. Os Licitantes que deixarem de prestar Garantia de Proposta ou que prestarem em desacordo com as condições estabelecidas neste EDITAL serão inabilitados e terão sua documentação e propostas devolvidas pela Comissão Especial de Licitação.

10.10. Encerrada esta Licitação, os Licitantes terão suas Garantias de Proposta devolvidas em até 15 (quinze) dias contados da data de assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO ou a contar da data em que formalizado o término da Licitação, caso o CONTRATO DE CONCESSÃO não venha a ser assinado por uma das Licitantes.

10.11. Caso o prazo de validade das Garantias de Proposta expire antes da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO, as Licitantes serão obrigadas a comprovar a renovação da respectiva Garantia de Proposta, às suas expensas, sob pena de inabilitação ou, se já superada esta fase, impossibilidade de assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO, caso sagre-se vencedora.

10.12. Caso a renovação da Garantia de Proposta seja necessária após decorrido mais de 1 (um) ano a contar da publicação deste EDITAL, os valores das Garantias de Proposta deverão ser atualizados pelo IPCA, ou pelo índice que o substitua.

10.13. A Garantia de Proposta poderá ser executada:

10.13.1. Caso a Licitante não mantenha sua proposta durante o período de validade estabelecido;

10.13.2. Caso a Licitante incorra em alguma conduta passível de penalização, nos termos da legislação aplicável, deste EDITAL e dos seus Anexos; e/ou

10.13.3. Caso a Adjudicatária deixe de assinar o CONTRATO DE CONCESSÃO por qualquer motivo a ela imputado.

10.14. A Garantia de Proposta, prestada em qualquer das modalidades previstas neste EDITAL, não poderá conter cláusula excludente de qualquer responsabilidade contraída pela Licitante quanto à participação na Licitação.

10.15. As Licitantes vencedoras deverão prestar Garantia de Execução do CONTRATO DE CONCESSÃO até a data da assinatura do Contrato, no valor equivalente a 5% (cinco por cento) do valor total estimado do CONTRATO DE CONCESSÃO na forma do item 13.2 da Seção 13 deste EDITAL, que poderá ser prestada de acordo com as seguintes modalidades:

10.15.1. Moeda corrente nacional;

10.15.2. Títulos da Dívida Pública do Tesouro Nacional;

10.15.3. Seguro-garantia;

10.15.4. Fiança bancária; ou

10.15.5. Combinação de duas ou mais das modalidades constantes nos itens 10.15.1 a 10.15.4 acima.

10.16. É de integral responsabilidade da Adjudicatária a prova de suficiência da Garantia de Execução prestada para os fins desta Licitação.

10.17. A Garantia de Execução prestada em moeda corrente nacional deverá ser depositada no Banco, Agência Bancária, conta corrente, de titularidade da Prefeitura Municipal de São José dos Campos, CNPJ/MF, até o dia útil imediatamente anterior à data marcada para recebimento dos documentos e propostas, sob pena de ineficácia da prestação de garantia.

10.18. prova de prestação da Garantia de Execução prestada em moeda corrente nacional se dará via comprovante de realização do depósito bancário, devidamente autenticado pelo Banco recebedor.

10.19. A Garantia de Execução prestada na modalidade Títulos da Dívida Pública do Tesouro Nacional deverá ser emitida sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e de custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil, acompanhados de comprovante de sua validade atual quanto à liquidez e valor.

10.20. A Garantia da Execução apresentada na modalidade de seguro-garantia será comprovada pela apresentação da apólice de seguro-garantia original, acompanhada de comprovante de pagamento do prêmio, quando pertinente, bem como de Certidão de Regularidade Operacional expedida pela Superintendência de Seguros Privados - SUSEP, em nome da seguradora que emitir a apólice.

10.21. A Garantia de Execução prestada na modalidade de fiança bancária deverá ser emitida por instituição bancária listada no último Relatório dos 50 (cinquenta) maiores Bancos - Critério de Ativo Total menos Intermediação, emitido trimestralmente pelo Banco Central do Brasil, devendo ser acompanhada da comprovação dos poderes de representação do responsável pela assinatura do documento.

10.22. A Garantia de Execução prestada na forma do item 10.15 desta Seção deverá ser emitida em conformidade com o modelo constante no Anexo VIII deste EDITAL e ser apresentada em sua via original, devidamente registrada em Cartório de Registro de Títulos e Documentos.

10.23. A renovação anual da Garantia de Execução deverá ser providenciada, durante todo o transcurso do CONTRATO DE CONCESSÃO, com a antecedência mínima de 30 (trinta) dias de seu vencimento, sob pena de aplicação das penalidades previstas na legislação municipal, neste EDITAL e no CONTRATO DE CONCESSÃO.

10.24. A renovação anual adotará como critério de reajuste a variação anual do IPCA-IBGE a partir da data de assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO.

10.25. A Garantia de Execução deverá, ainda, ser ajustada proporcionalmente nas ocasiões que o valor da Tarifa Técnica de Remuneração for revisto ou reajustado, no prazo de 30 (trinta) dias do início da vigência da nova Tarifa de Remuneração.

10.26. O CONCEDENTE poderá executar, total ou parcialmente, a Garantia de Execução do CONTRATO DE CONCESSÃO nos casos de inadimplemento das obrigações assumidas pelas CONCESSIONÁRIAS e, em particular, quando do não pagamento de multas contratuais e administrativas que tenham sido confirmadas após o devido trâmite processual.

10.27. Encerrada a CONCESSÃO, as CONCESSIONÁRIAS terão suas Garantias de Execução devolvidas em até 30 (trinta) dias contados da data do efetivo término do CONTRATO DE CONCESSÃO.

Seção 11 - Das Concessionárias e da Sociedade de Propósito Específico

11.1. Se a CONCESSIONÁRIA vencedora do certame for empresa estrangeira sem subsidiária constituída no Brasil ou organizada na forma de consórcio, deverá ser constituída como uma Sociedade de Propósito Específico na forma de sociedade por ações, de acordo com a legislação brasileira, com a finalidade exclusiva de cumprir com o objeto da CONCESSÃO.

11.2. A Sociedade de Propósito Específico poderá, após encerrada a fase de investimentos para a implantação do Sistema de Transporte Público objeto desta Licitação, listar-se em bolsa de valores, como companhia aberta, para negociação de suas ações no mercado de capitais, observadas as regras do CONTRATO DE CONCESSÃO.

11.3. Caberá à Sociedade de Propósito Específico a execução de todas as obrigações contratuais a ela atribuídas pelo CONTRATO DE CONCESSÃO, às quais estará também vinculada, podendo subcontratar com terceiros para a prestação dos serviços relacionados à CONCESSÃO, conforme dispuser a legislação municipal, este EDITAL e o CONTRATO DE CONCESSÃO.

11.4. A Sociedade de Propósito Específico deverá ter sede e foro no Município de São José dos Campos.

11.5. A Sociedade de Propósito Específico deverá adotar padrão de governança corporativa específico e adotar contabilidade e demonstrações financeiras padronizadas, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, baseadas na Lei Federal nº. 6.404/1976, nas normas expedidas pelo Conselho Federal de Contabilidade e nas Interpretações, Orientações e Pronunciamentos do Comitê de Pronunciamentos Contábeis.

11.6. No instrumento de constituição da Sociedade de Propósito Específico deverá constar expressa previsão de delegação do poder decisório da Sociedade de Propósito Específico ao interventor indicado pelo CONCEDENTE, no caso de intervenção.

11.7. A Sociedade de Propósito Específico deverá ser constituída com as participações acionárias como descritas no Compromisso de Participação Consorcial e Promessa de Constituição de Sociedade de Propósito Específico, nos termos dos itens 8.7.5 e 8.7.6 e 8.7.7 da Seção 8 deste EDITAL.

11.8. O exercício social das CONCESSIONÁRIAS e o exercício financeiro do CONTRATO DE CONCESSÃO coincidirão com o ano civil.

11.9. As CONCESSIONÁRIAS poderão oferecer em garantia, nos termos da minuta do CONTRATO DE CONCESSÃO, os direitos emergentes da CONCESSÃO, para obtenção de financiamentos relacionados a investimentos de interesse dos serviços objeto desta CONCESSÃO, desde que não comprometa a sua continuidade e a adequada prestação dos serviços, o que deverá ser devidamente comprovado perante o CONCEDENTE.

11.10. As CONCESSIONÁRIAS não poderão, em nenhum momento durante o prazo do CONTRATO DE CONCESSÃO, transferir o controle da sociedade, sem prévia e expressa autorização do CONCEDENTE, seja por meio de modificação da composição acionária e/ou por meio de implementação de acordo de acionistas, salvo nas hipóteses de transferência aos financiadores do projeto, nos moldes do disposto na minuta do Contrato.

11.11. As CONCESSIONÁRIAS se vinculam pelos atos praticados na operação da CONCESSÃO, pelo prazo da CONCESSÃO, e também ao disposto no CONTRATO DE CONCESSÃO, neste EDITAL, na documentação por ela apresentada e aos respectivos documentos contratuais, bem como à legislação e regulamentação setorial que a ela se aplique.

Seção 12 - Sanções Administrativas

12.1. A recusa das Licitantes vencedoras Adjudicatárias em assinar o CONTRATO DE CONCESSÃO no prazo estipulado pelo CONCEDENTE de acordo com este EDITAL caracterizará descumprimento total da obrigação assumida, garantindo ao CONCEDENTE o levantamento da Garantia de Proposta em seu favor e sujeitando a Adjudicatária às penalidades estabelecidas por lei.

12.2. Pela inexecução total ou parcial do CONTRATO DE CONCESSÃO, o CONCEDENTE poderá, garantida a defesa prévia e conforme regulamento municipal estabelecido em decreto, aplicar às CONCESSIONÁRIAS as seguintes sanções:

12.2.1. Advertência escrita;

12.2.2. Multa;

12.2.3. Suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com o Município de São José dos Campos, por prazo não superior a 2 (dois) anos;

12.2.4. Declaração de idoneidade para licitar e/ou contratar com a Administração Pública, enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria autoridade que aplicou a penalidade, que será concedida sempre que a CONCESSIONÁRIA ressarcir o CONCEDENTE pelos prejuízos resultantes e após decorrido o prazo da sanção com base no item anterior e;

12.2.5. Declaração de caducidade da CONCESSÃO, nos termos do disposto na Lei Federal nº. 8.987/1995, em especial nos seus artigos 27 e 38.

12.3. Caracterizará descumprimento parcial do CONTRATO DE CONCESSÃO e poderá resultar em sanções administrativas, nos termos do Contrato e do Decreto nº. xxxx/2020, o descumprimento pelas CONCESSIONÁRIAS dos seguintes indicadores especificados no Anexo VI deste EDITAL:

12.3.1. O grau de variação dos intervalos de viagem, que consiste no ÍNDICE DE REGULARIDADE, na hipótese da recorrência de seu descumprimento;

12.3.2. O descumprimento do grau de cumprimento de viagens, que consiste no ÍNDICE DE PONTUALIDADE, na hipótese da recorrência de seu descumprimento;

12.3.3. O descumprimento do grau de falhas de veículo em operação, na hipótese da recorrência de seu descumprimento;

12.3.4. O descumprimento do grau de limpeza dos veículos, na hipótese da recorrência de seu descumprimento;

12.3.5. O descumprimento do grau de irregularidades na atuação dos operadores, na hipótese da recorrência de seu descumprimento;

12.3.6. O descumprimento do grau de reclamação dos Usuários sobre o serviço, na hipótese da recorrência de seu descumprimento;

12.3.7. O grau de ocorrência de acidentes de trânsito, na hipótese da recorrência de seu descumprimento;

12.3.8. O grau de ocorrência de irregularidades de trânsito, na hipótese da recorrência de seu descumprimento.

12.4. Os prazos para defesa prévia serão de 5 (cinco) dias úteis contados da Notificação na hipótese de advertência, multa e impedimento de licitar ou contratar com o CONCEDENTE, e de 10 (dez) dias contados da Notificação na hipótese de declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública.

12.5. As penalidades aqui previstas são autônomas e suas aplicações, que poderão ser cumulativas, serão regidas pelo art. 87 da Lei Federal nº. 8.666/1993, observado quanto à caducidade o procedimento especial previsto no art. 38 da Lei nº. 8.987/1995, notadamente nos seus parágrafos 4º e 5º.

Seção 13 - Valor Estimado do CONTRATO DE CONCESSÃO

13.1. Os valores estimados do CONTRATO DE CONCESSÃO, relativos a um ano de operação, por Lote de Serviço, são:

13.1.1. Lote nº. 1: R\$71.739.657,83 (setenta e um milhões, setecentos e trinta e nove mil, seiscentos e cinquenta e sete reais e oitenta e três centavos);

13.1.2. Lote nº. 2: R\$61.780.911,95 (sessenta e um milhões, setecentos e oitenta mil, novecentos e onze reais e noventa e cinco centavos).

13.2. Os valores estimados do CONTRATO DE CONCESSÃO, relativos ao prazo total de 10 (dez) anos da CONCESSÃO, por Lote de Serviço, são:

13.2.1. Lote nº. 1: R\$860.875.893,90 (oitocentos e sessenta milhões, oitocentos e setenta e cinco mil, oitocentos e noventa e três reais e noventa centavos);

13.2.1. Lote nº. 2: R\$741.370.943,35 (setecentos e quarenta e um milhões, trezentos e setenta mil, novecentos e quarenta e três reais e trinta e cinco centavos).

13.3. O Anexo V apresenta o orçamento estimado anual de custeio dos serviços de transporte nas condições operacionais vigentes.

Seção 14 - Disposições Finais

14.1. Independentemente de interpelação judicial, o CONTRATO DE CONCESSÃO poderá ser rescindido nas hipóteses previstas pelas Leis Federais nº. 8.666/1993 e 8.789/1995, assim como pela Lei Complementar Municipal nº. 629/2020.

14.2. A contagem dos prazos para oferecer impugnação, recurso e defesa, assim como para realizar consulta, como previstos neste EDITAL, obedecerá o disposto na Lei Federal nº. 8.666/1993, ressalvadas expressas disposições em contrário.

14.3. Ao apresentar suas propostas, as Licitantes concordam em assumir inteira responsabilidade pela perfeita execução dos serviços propostos.

14.4. A simples apresentação das propostas pelas Licitantes implica na aceitação tácita de todos os termos deste EDITAL.

14.5. Fica assegurado à Comissão Especial de Licitação o direito de proceder a exames e outras diligências, a qualquer tempo e na extensão necessária, a fim de esclarecer possíveis dúvidas a respeito de quaisquer dos elementos apresentados na Licitação.

14.6. A Licitante que não puder comprovar a veracidade dos elementos informativos apresentados ao CONCEDENTE, quando solicitado, será automaticamente excluída da presente Licitação.

14.7. O CONCEDENTE poderá revogar a presente Licitação por razões de interesse público decorrente de fato superveniente, devidamente comprovado, podendo também anulá-la, sem que caiba às Licitantes o direito a qualquer indenização, reembolso ou compensação.

14.8. Pela elaboração e apresentação da documentação e da proposta, as Licitantes não terão direito a auferir vantagens, remuneração ou indenização de qualquer espécie.

14.9. As Licitantes vencedoras da presente Licitação ficam obrigadas a executar integralmente os serviços Licitados.

14.10. As CONCESSIONÁRIAS serão, exclusivamente, responsáveis pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do objeto contratado.

14.11. As CONCESSIONÁRIAS deverão assumir, por sua conta e encargo, todas as despesas com a contratação de pessoal, inclusive recolhimentos previdenciários, fiscais, trabalhistas e tributários, regidas pelas disposições de direito privado, não se estabelecendo em qualquer hipótese relação entre os terceiros contratados pelas CONCESSIONÁRIAS e o CONCEDENTE.

14.12. Para todas as questões suscitadas na execução do objeto contratado não resolvidas administrativamente, o foro será o da Comarca de São José dos Campos, com renúncia de qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

14.13. Para conhecimento público, expede-se o presente EDITAL, que é publicado conforme as regras deste EDITAL, afixado no quadro de avisos do Departamento de Recursos Materiais e no sítio eletrônico da Prefeitura Municipal de São José dos Campos.

LISTA DE ANEXOS

São anexos do presente EDITAL de Licitação os seguintes documentos:

Anexo I - Projeto básico

Anexo I.a - Contextualização geral e informações sobre o serviço de transporte público coletivo atual

Anexo I.b - Informações sobre a rede proposta para o Sistema de Transporte Público de São José dos Campos

Anexo I.c - Especificação básica dos veículos da frota

Anexo I.d - Especificação mínima de garagem

Anexo I.e - Especificação do sistema de atendimento aos Usuários

Anexo II - Minuta-modelo do CONTRATO DE CONCESSÃO

Anexo III - Legislação de referência para o EDITAL

Anexo IV - Instruções para elaboração da proposta

Anexo IV.a - Carta de Credenciamento

Anexo IV.b - Declaração de compromisso de cumprimento do disposto no art. 7º, inciso XXXIII da Constituição Federal

Anexo IV.c - Declaração quanto à inexistência de situação falimentar

Anexo IV.d - Declaração quanto à inexistência de fato impeditivo em participar da Licitação ou contratar com a Administração Pública

Anexo IV.e - Declaração quanto à aceitação das condições do EDITAL

Anexo IV.f - Declaração de capacidade financeira

Anexo IV.g - Proposta de Preço

Anexo IV.h - Diretrizes para elaboração do Plano de Negócios

Anexo V - Modelo financeiro da CONCESSÃO

Anexo VI - Indicadores de desempenho

Anexo VII - Termo de Ciência e de Notificação

Anexo VIII - Modelo de Fiança Bancária para prestação de garantia

Anexo IX - Parâmetros de variação de oferta e demanda para revisão do contrato

ANEXO I - PROJETO BÁSICO

Anexo I.a - Contextualização geral e informações sobre o serviço de transporte público coletivo atual

O presente documento é parte integrante do EDITAL de Licitação para a contratação de CONCESSIONÁRIAS para a operação do Sistema de Transporte Público do Município de São José dos Campos.

Este Anexo I.a tem diferentes finalidades de contextualização sobre a mobilidade urbana em São José dos Campos. Nesse sentido, o Anexo primeiramente indica informações básicas sobre o serviço de transporte público coletivo em São José dos Campos como ofertado ao público nos últimos doze anos. Após, este Anexo apresenta informações prévias sobre outras medidas cuja viabilização se encontra em curso no Município para possibilitar, em prestações de serviços separadas das desta CONCESSÃO: a adoção de plataformas de arrecadação e gestão de produtos tarifários; a gestão e monitoramento do Sistema de Transporte Público e comunicação com o Usuário; o desenvolvimento de rotas de transporte público responsivas à demanda; e, finalmente, a integração dos diferentes serviços de transporte presentes em São José dos Campos. Por fim, o Anexo indica política de sustentabilidade relacionada a emissões em desenvolvimento no Município.

1 Informações básicas sobre o serviço de transporte público coletivo em São José dos Campos

Esta seção relata de forma resumida a mobilidade urbana em São José dos Campos conforme suas características presentes. Este trabalho foi feito, principalmente, através da identificação de onde se localizam os pólos atratores de deslocamentos no território do Município, bem como quais padrões de deslocamentos que esses pólos apresentam. De acordo com a Pesquisa Origem e Destino (OD) realizada pela Prefeitura de São José dos Campos em parceria com o Instituto de Pesquisa, Administração e Planejamento (IPPLAN) em 2011, os residentes da cidade se deslocavam então com as seguintes finalidades e na seguinte ordem de relevância: residência (46,60% das viagens); trabalho (20,28% das viagens); e estudo (8,99% das viagens). Com estas informações iniciais, a presente seção do Anexo 1.a se organiza de forma que o primeiro subtópico apresenta a caracterização do Município em termos de sua população, empregos e matrículas de ensino, principais variáveis explicativas da demanda de viagens de acordo com a Pesquisa OD. Por sua vez, o segundo subtópico explora os dados básicos de transporte para descrever a frota atual, o viário, e os focos gerais da oferta do transporte público e a demanda por viagens.

1.1 Dados Socioeconômicos

a) Dados da população

Dados oficiais sobre a população dos municípios brasileiros são encontrados no Censo Populacional do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que reúne estatísticas sobre outros dados e foi publicado pela última vez em relação à população dos municípios em 2010. Para São José dos Campos especificamente, estão disponíveis ainda os dados da Pesquisa OD realizada pela Prefeitura em 2011, assim como os dados da Fundação Sistema Estadual do Governo do Estado de São Paulo (SEADE), que publica dados sobre a população dos municípios paulistas a cada quatro anos, tendo sido uma dessas ocasiões em 2016. Quando aproximados e atualizados para 2018, os dados dessas estimativas mostram uma maior concentração de habitantes por km² nas regiões mais consolidadas de São José dos Campos: zonas norte, centro e sul, principalmente em um cruzamento da Dutra. Nos últimos dez anos, parece ter havido, ainda, aumento do adensamento na zona leste seguindo o eixo da Rodovia Dutra (próximo ao Parque Tecnológico), assim como na zona sudeste, próximo à conexão entre as Rodovias Tamoios e Carvalho Pinto.

Ao lado das zonas de maior concentração, os dados também indicam haver grandes áreas de baixa densidade habitacional em São José dos Campos, mesmo dentro

da mancha urbana. Em que pese a menor densidade, estas áreas também precisam ser atendidas pelo transporte público, garantindo que a oferta do serviço seja universal no município. Este cenário, por si só, aponta para um dos grandes desafios de planejar um sistema sustentável de transporte público coletivo no Município, pois a frequência do serviço deve ser determinada para garantir o atendimento da demanda, sem ser excessiva a ponto de gerar subaproveitamento da frota de ônibus. Exemplos desse tipo de área com baixa densidade estão na zona ao norte de São José dos Campos, em áreas que geram demandas residuais. Identifica-se, ainda, uma concentração populacional a oeste da Rodovia Tamoios que forma um triângulo compacto de alta população. A situação é mais complicada a leste da Tamoios, pois há bolsões populosos que apresentam baixa densidade e baixa população. Finalmente há também população elevada com densidade média se esvaindo nas proximidades de Caçapava, ao norte da Via Dutra ao longo de todo o Município.

Por fim, ao se considerar a renda per capita da população por zona do Município, um determinante das possibilidades de acesso a diferentes modais de transporte, notamos que há: (i) grande concentração de alta renda nas regiões central e oeste da cidade; ao passo que (ii) as regiões leste e norte possuem renda per capita mais baixa e que; (iii) na região comumente denominada sul (que tecnicamente fica a sudoeste do município), há uma alta densidade populacional com renda relativamente baixa.

b) Dados de emprego

A localização dos postos formais de trabalho é um dos principais dados, no que diz respeito à demanda por transporte público, por se tratar de uma fonte de demanda constante e diária. Grande parte das viagens em uma cidade acontecem no trajeto casa-trabalho. A Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) produzida pelo Ministério da Economia em 2017 indica haver em São José de Campos uma tendência, também observada em cidades de porte semelhante e do país em geral, de diminuição da importância de vagas de trabalho no setor industrial e um aumento da importância da oferta de trabalho no setor de serviços. O emprego na área de serviços é mais descentralizado e representa um atrator mais importante de viagens do que o emprego industrial, pois é esperado que um trabalhador do setor serviços precise se deslocar com mais frequência do que um trabalhador no setor industrial. Assim, essa caracterização da oferta de emprego em São José dos Campos deve ser considerada como um fator com influência sobre a demanda por transporte público coletivo na cidade.

Nesse sentido, os dados da RAIS de 2017 indicam que 25.147 empresas estavam ativas ao longo do ano no município de São José dos Campos, ofertando 187.441 postos de trabalho formal, o que corresponde a 26,25% da população total. Ao lado disso, os dados coletados no Censo Demográfico em 2016 pelo IBGE apontavam que 31,3% da população total de São José dos Campos estava ocupada. Isso indica que existe no Município um alto índice de formalidade, uma vez que os dados do IBGE estimam ser o trabalho informal a fonte de renda de aproximadamente 5% da população total, que naquele ano equivalia a 35 mil pessoas de acordo com as estimativas oficiais.

O emprego, de todo modo, não se distribui de forma homogênea no espaço e é importante identificar a localização dos postos de trabalho na cidade para entender quais áreas concentram trabalhadores e, conseqüentemente, atraem mais viagens do sistema de transporte público para deslocamentos por motivos de trabalho. Dado o baixo índice de informalidade do trabalho na cidade, uma análise dos CEPs disponibilizados na RAIS consiste em forma adequada para refletir sobre a localização dos postos de trabalho em São José dos Campos. A RAIS de 2017 sugeriu uma grande concentração de postos de trabalho na zona central do Município, que se expande a nordeste, ao longo da Rodovia Presidente Dutra (BR-116) e da Rodovia Henrique Eroles (SP-066). Isso significa que os postos de trabalho formais se concentram em menos de 20% da área da mancha urbana da cidade.

Os dados oficiais mostram ainda não haver emprego formal fora da mancha urbana de São José dos Campos. Ou seja, fora da mancha urbana, há essencialmente áreas predominantemente residenciais ou de lazer. A identificação dessas regiões é relevante, pois nelas a demanda por transporte é bem distinta de áreas concentradoras de empregos, sendo necessário considerar estas discrepâncias para planejar a oferta do serviço.

c) Dados de matrículas

De acordo com o Censo Escolar produzido pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP) em 2018, havia 156.496 estudantes matriculados em instituições de ensino básico públicas e privadas em São José dos Campos. A distribuição espacial dessas instituições de ensino na cidade segue em menor grau o padrão de concentração da distribuição espacial observada em relação aos postos de trabalho na cidade, seguindo as maiores concentrações de densidade populacional no centro-sul. Diferente do caso dos dados de emprego, no entanto, as vagas em escolas de ensino fundamental e médio estão dispersas o suficiente no território para não ocasionar problemas específicos de mobilidade.

Assim, os dados indicam que os deslocamentos por motivo de estudo no ensino básico e médio, potencialmente de menor distância, tendem a pressionar menos o sistema de transporte por ônibus do que os deslocamentos por motivo trabalho. Observando os dados da Pesquisa OD de 2011 é possível ver que a participação do modo “a pé” nas viagens por motivo de estudo é muito superior do que nas viagens por motivo trabalho.

No caso do ensino superior, a situação é diferente. A partir dos dados do Censo da Educação Superior produzido pelo INEP em 2016, base de dados priorizada nessa análise por ser mais detalhada que o Censo da Educação Superior mais recente, havia

30.852 estudantes matriculados em instituições de ensino superior (IES) em São José dos Campos naquele ano. Em que pese as instituições situarem-se em localizações semelhantes às das escolas, na zona central do Município e ao longo das principais rodovias que passam pela cidade, a quantidade de IES é limitada e gera demandas concentradas em pontos esparsos da cidade. O impacto das IES no trânsito de São José dos Campos pode inclusive se dar de forma mais acentuada que o impacto potencial gerado pela concentração dos postos de trabalho. Considerando, ademais, que três quartos das matrículas de ensino superior se concentraram no período noturno, os dados do INEP sugerem que o ensino superior demanda atenção especial na modelagem do transporte, para além da demografia.

d) Uso do solo

Em parceria com o IPPLAN, a Prefeitura de São José dos Campos realizou estudo para estimar a capacidade de suporte do sistema de circulação da cidade em dezembro de 2012, no âmbito do Projeto “Cálculo da Capacidade de Suporte do Sistema de Circulação de São José dos Campos”. O estudo produziu algumas projeções de uso do solo e transporte de São José dos Campos para o período de 2010 a 2030. No caso do sistema de transportes, a projeção mais conservadora dessa pesquisa, chamada de “tendencial”, mantém constantes as referências de crescimento demográfico, uso de solo e áreas com pressão por adensamento, matrículas, empregos, entre outras.

A projeção tendencial desse estudo sugere que pode ocorrer um crescimento significativo do uso residencial na macrozona leste, onde há grande potencial de crescimento populacional, e crescimento significativo, mas não equivalente, de uso não-residencial nas demais zonas. Isso significa que a disparidade entre os deslocamentos para as finalidades de trabalho e retorno à residência deve aumentar. No caso das atividades comerciais, as maiores pressões pelo uso do solo ocorrem na zona central e nas zonas ao longo da Rodovia Dutra. Portanto, as regiões mais periféricas apresentam maior pressão sobre o consumo de solo residencial, diferente da pressão sobre o consumo de solo não residencial. Por fim, é nas regiões centrais da cidade que existe uma pressão para verticalização (construção de prédios). Todas essas questões influenciam na projeção da demanda de transporte público.

1.2 Dados de Transporte

a) Frota de ônibus

A frota total de veículos de São José dos Campos, incluindo individuais e coletivos, cresceu 59,3% nos últimos 10 anos. Ao lado disso, a proporção de veículos por habitantes na cidade aumentou. A quantidade de ônibus e micro-ônibus, por sua vez, apresentou crescimento menor do que a quantidade de veículos individuais nesse período. O crescimento foi de 34,33% para a frota de ônibus e micro-ônibus e de 38,3% para veículos individuais. De acordo com essas estimativas, existem hoje 2,6 ônibus para cada mil habitantes de São José dos Campos. A título comparativo, nos municípios do Estado de São Paulo, de forma agregada, a relação é de 3,6 ônibus por mil habitantes.

Nesse sentido, há uma maior presença de modais individuais na composição da frota em São José dos Campos, dado preocupante do ponto de vista da sustentabilidade da mobilidade urbana.

No caso da frota de transporte público, a tendência na cidade tem sido a utilização de veículos coletivos maiores, o que torna o sistema menos flexível, mas mais centralizado e organizado. A proposta deste EDITAL, no entanto, vai na contramão dessa tendência mais rígida. Procura adicionar flexibilidade sem perder organização, a partir do uso de tecnologias inovadoras e de uma frota diferenciada.

b) Viário

São José dos Campos é a principal cidade da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, apresentando importantes ligações viárias com as cidades do entorno. A mais importante delas é a Rodovia Presidente Dutra, que liga o município às cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, funcionando para muitos deslocamentos como via expressa ou arterial. Além disso, a cidade conta com as Rodovias Monteiro Lobato, Tamoios, Carvalho Pinto e Geraldo Scavone.

Para as ligações internas ao Município, destacam-se dois grandes eixos de vias expressas. De noroeste a sudeste um eixo é formado pelas avenidas Doutor Eduardo Cury, Jorge Zarur e Mário Covas, enquanto de nordeste a sudoeste o outro eixo une a Avenida Senador Teotônio Vilela e a Avenida Florestan Fernandes. A Figura 1.1 apresenta o viário principal da cidade, com sua hierarquia.

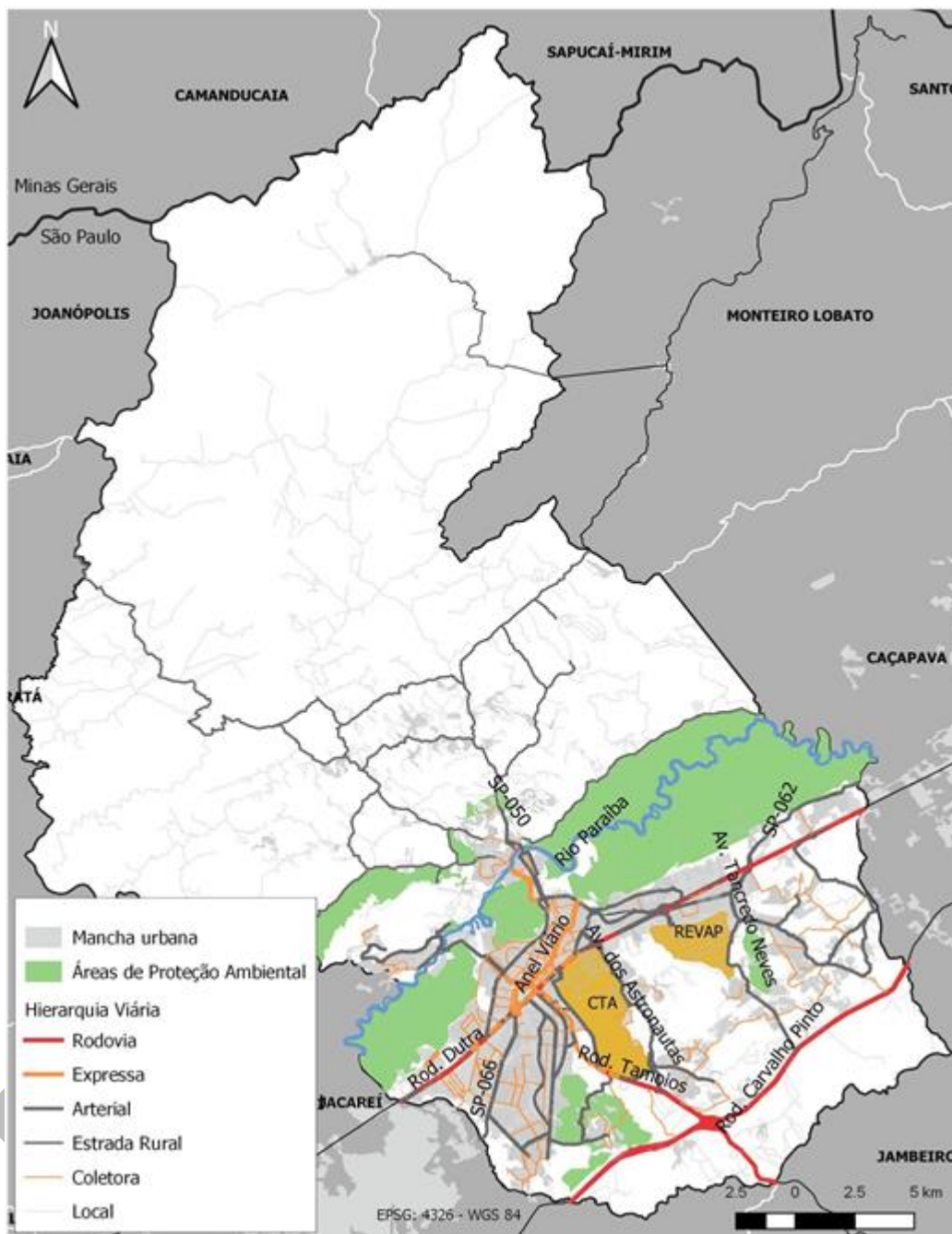


Figura 1.1: Hierarquia do viário de São José dos Campos
Elaboração própria.

c) Oferta de transporte público

Atualmente, o sistema municipal de transporte público opera em três lotes e possui três terminais de ônibus: Terminal Urbano Central, Terminal Rodoviário Intermunicipal Frederico Ozanan e o Terminal ECO Campos de São José. Durante a hora-pico da

manhã, há uma grande oferta de ônibus em alguns corredores da cidade que fazem a ligação das zonas mais periféricas com o centro. A zona leste é ligada pelo corredor das avenidas Tancredo Neves, Pedro Friggi e Juscelino Kubitschek, e a zona norte pelo corredor da avenida Rui Barbosa. Já a zona sul é servida por dois corredores, o das avenidas Cidade Jardim e Andrômeda e o da Estrada Velha.

A rede de ônibus joseense atualmente possui características semelhantes às de muitas outras cidades de porte semelhante que não passaram por reestruturações significativas na forma de organização da oferta de transporte público. Em que pese o atual desenho do sistema oferecer ampla cobertura geográfica para a população de grande parte dos bairros da cidade, a malha de 103 linhas de ônibus está constituída fundamentalmente de interligações radiais dos bairros com o centro, em detrimento de ligações transversais ou perimetrais entre regiões ou centralidades secundárias, e em muitos casos com um número de partidas reduzido. Adicionalmente, muitas das viagens programadas para a frota correspondem a atendimentos pontuais, com itinerários diferentes do trajeto principal de uma determinada linha em horários específicos. Essas características implicam uma baixa competitividade do transporte público frente ao transporte individual, o que contribui para a tendência, observada em quase todo o Brasil, de perda relativa de demanda para o automóvel e para a motocicleta ao longo das últimas décadas. A Figura 1.2 apresenta as rotas de ônibus no sistema atual, separadas pelo lote da CONCESSÃO anterior.

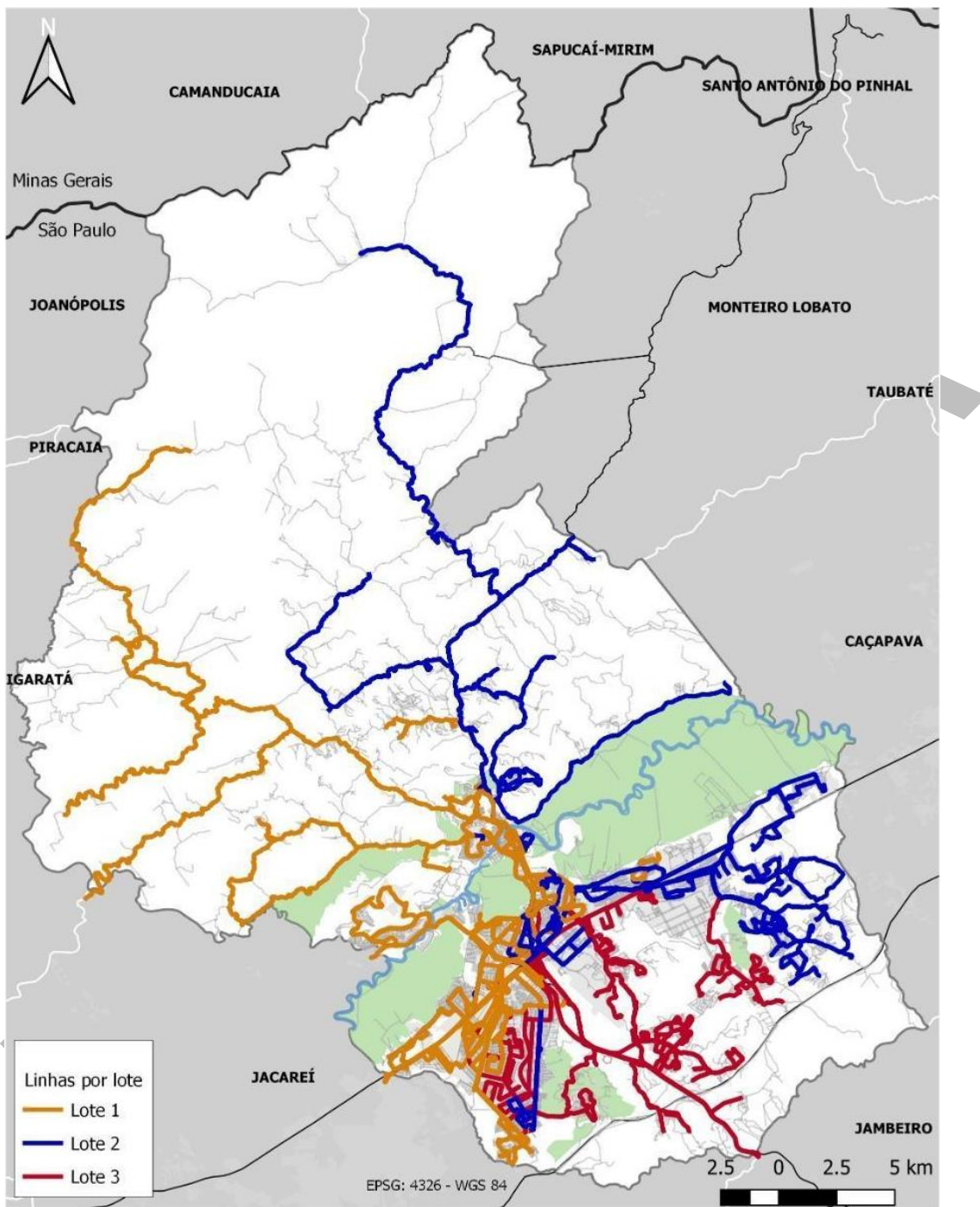


Figura 1.2: Rotas do transporte público coletivo, separadas por lote anterior.
Elaboração própria.

Conforme apresentado no Anexo I.b, o sistema de transporte coletivo municipal proposto para a nova CONCESSÃO introduz mudanças em várias regiões da cidade, dando início a um processo de reestruturação do transporte público de São José dos Campos que ofereça serviços de maior frequência, regularidade e confiabilidade para a população.

d) Demanda de viagens

Os dados de viagem disponíveis mostram um padrão de mobilidade um pouco diferente em São José dos Campos se a cidade for comparada com outros municípios brasileiros de porte semelhante (de 500 a 1 milhão de habitantes). Nos municípios brasileiros com mais de 60 mil habitantes, de forma agregada, a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) indicava, em 2011, viagens com automóveis individuais sendo 27% do total, transporte coletivo representando 29%, e a pé 37%. De acordo com a Pesquisa OD de São José dos Campos de 2011, o automóvel individual é o modo de deslocamento principal da cidade (44% da demanda), seguido do transporte coletivo de passageiros (27% da demanda) e de viagens a pé (23% da demanda). Ou seja, apenas pouco mais de um quarto das viagens totais feitas no município é realizada pelo transporte coletivo, deixando a cidade de São José dos Campos em um patamar notavelmente inferior de participação do transporte coletivo em relação ao transporte individual. Ressalta-se também que no município o transporte fretado possui excepcional importância, pois do total de viagens em transporte coletivo, 68% corresponde ao transporte público e 22% ao transporte em fretados de empresas.

As viagens de transporte público coletivo, segundo dados do sistema de bilhetagem eletrônica, significaram, em média, 7,7 milhões embarques por mês aproximadamente nos últimos 12 meses. Descontadas as 1,7 milhões de integrações, estima-se que 16% dessas viagens foram pagas em dinheiro, 18% por meio da aquisição de bilhetes comuns, 28% por meio do uso de vale-transporte, 10% por meio da aquisição de bilhetes estudantis, enquanto 28% das viagens corresponderam a isenções. Dados de bilhetagem relativos ao mês de agosto de 2018 mostram que as linhas que mais carregaram passageiros partiram das zonas leste e sul; ou seja, das zonas mais populosas da cidade. Em termos proporcionais, no entanto, os dados de bilhetagem sugeriram que o uso de transporte coletivo é maior na região norte, onde a renda da população é mais baixa.

1.3 Balanço do transporte público em São José dos Campos nos últimos doze anos

A partir dos dados socioeconômicos e de frota, viário, oferta e demanda em relação ao transporte na cidade, ajustes no transporte público coletivo de São José dos Campos podem torná-lo uma opção mais competitiva na realidade da cidade. Nos últimos 12 anos, o sistema de transporte público coletivo de São José dos Campos se caracterizou como um serviço essencialmente “porta a porta”, trazendo linhas desde as localidades distantes até a área central e demais pontos de interesse de viagens. Esse modelo, em parte decorrente do modelo de expansão urbana adotado na cidade, que não difere em muito da maioria das cidades brasileiras, leva a uma sobre-oferta em eixos de

demanda concentrada e uma sub oferta nas áreas de captação. Em particular, a situação dos bairros periféricos atendidos por essa multiplicidade de linhas diretas operando com ônibus de maior capacidade implica frequências baixas e ociosidade da frota, o que deriva em um sistema sem serviços regulares e confiáveis nas pontas da rede que ao mesmo tempo impõe maiores custos de operação desnecessariamente.

Existe, portanto, uma distribuição da oferta de forma desigual, que acaba influenciando diretamente na composição do CAPEX e do OPEX, na medida em que exige aquisição de um maior número de veículos para operar linhas extensas, e muitas vezes pouco ocupadas. A quilometragem aumenta não necessariamente numa relação condizente com a demanda manifesta, gerando assim um desperdício em termos de CAPEX. Na maioria dos casos o atendimento à periferia se dá a partir da extensão de parte das linhas o que pode ser substituído por arranjos mais eficientes, conforme o modelo estrutural-local proposto no Anexo 1.b.

2 O novo transporte público de São José dos Campos

Já foi demonstrado na primeira seção deste Anexo I.a, a partir de dados oficiais disponíveis em diferentes fontes do país, que as cidades brasileiras no geral, e São José dos Campos em especial, vêm sofrendo a perda progressiva da demanda por transporte público coletivo para modos privados e/ou individuais de transporte. Essa questão está também no centro do debate internacional sobre política pública em mobilidade. Os aplicativos de corrida remunerada baseados em tecnologias disruptivas e apoio em *big data* têm transformado a mobilidade urbana nas cidades de todo o mundo, nem sempre de forma sustentável. Por um lado, as empresas que oferecem serviços de corrida remunerada por aplicativo, conhecidas comumente como empresas de *e-hailing* ou *Transport Network Companies (TNCs)* ampliaram a oferta de serviços de transporte com tendência a gerar inclusão, por praticar preços inferiores às tarifas de táxi. Mas, por outro lado, esses serviços têm gerado efeitos colaterais nas cidades, não tendo diminuído as dificuldades de tráfego de veículos nas grandes cidades e tendendo, ainda, a ter efeito negativo sobre a demanda por transporte público coletivo. A perda progressiva de demanda pelo transporte público, por sua vez, tem implicado em aumentos na tarifa do transporte público, impactando negativamente a única opção de mobilidade das pessoas com menor renda nas cidades.

Assim, o grande desafio do setor público hoje no campo da mobilidade tem sido focar a política pública para incorporar os benefícios da inovação no setor de forma mais equânime na realidade das cidades a partir da governança pública. Nesse sentido, São José dos Campos situa este EDITAL no contexto mais amplo de sedimentar as bases para que o Município, no longo prazo, possa organizar a mobilidade urbana local a partir do conceito de “Mobilidade como Serviço” (*Mobility as a Service, ou MaaS*), pelo qual os incentivos públicos em matéria de mobilidade urbana devem priorizar o uso integrado dos diferentes tipos de serviço de transporte com o objetivo de garantir sustentabilidade e eficiência nas opções de deslocamento urbano. Foi com esse foco de longo prazo que o presente EDITAL retirou do escopo da CONCESSÃO de transportes atividades de

comercialização e gestão de produtos tarifários e a de implantação de sistemas de monitoramento e fiscalização. Esses tradicionalmente têm sido objeto do contrato público de transporte municipal no Brasil, contudo não são parte essencial da operação de transporte. Para viabilizar essas atividades e outras relacionadas à comunicação com os Usuários e ao planejamento da mobilidade, o Município está em fase de planejamento de cinco plataformas integradas de mobilidade baseadas em inovação. Cada plataforma é brevemente descrita a seguir:

Plataforma 1: Consiste em clearinghouse para serviços de transporte para a qual o Município planeja as funções de: 1) compensação e liquidação de valores, 2) fornecimento e instalação de hardware e software com código e protocolos abertos para meios de pagamento diversificados nos veículos de transporte coletivo, assim como fornecimento de serviço de Wi-Fi nos veículos de transporte coletivo, e 3) o armazenamento seguro dos dados de compensação com APIs de acesso diferenciado aos dados em função da política de uso e proteção a ser definida pelo Município e garantindo o cumprimento de todas as operações necessárias para a execução da concessão de transportes, bem como o funcionamento da plataforma 5 (Mobilidade como Serviço), descrita a seguir;

Plataforma 2: Consiste em sistema de gestão de dados do transporte público, para o qual o Município planeja a função de tratar os dados vinculados à operação de transporte. Em particular, o sistema deve ter a capacidade de fornecer relatórios analisando a performance das rotas atuais, propondo mudanças que aumentem a eficiência do sistema e melhorem a qualidade do serviço bem como tenha a capacidade de avaliar mudanças propostas pelos participantes diretos da provisão do serviço ou pelos Usuários;

Plataforma 3: Consiste em solução de comunicação dos Usuários, para a qual o Município planeja a função de enviar e receber informações de Usuários do transporte público coletivo fornecendo serviços de roteirização, tempo de espera pelos veículos, avaliação do motorista e do veículo, entre outras. Os dados gerados precisam estar disponíveis em diferentes graus de acesso em função da regulação de uso e proteção de dados a ser definida pelo Município;

Plataforma 4: Consiste em Sistema de Transporte Responsivo à Demanda, para o qual o Município planeja as funções de fornecer e realizar manutenção de software e aplicação eletrônica para serviço de ônibus sob demanda dentro do sistema de transporte público. O sistema se aplica a todas as rotas oferecidas que terão diferentes graus de flexibilidade como definido no edital de concessão da operação do serviço de transporte público. Inclui também a abertura dos dados que serviram de base para a modelagem do serviço sob demanda;

Plataforma 5: Consiste em sistema de mobilidade como serviço, ou MaaS, para o qual o Município planeja a função de fornecer solução de tecnologia com códigos e protocolo aberto para a integração operacional e financeira do serviço de transporte público coletivo com quaisquer outros serviços de mobilidade e modos de transporte. O sistema precisa ser capaz de permitir a entrada de outros serviços bem como garantir que os serviços estejam cumprindo as regras para fazer parte da plataforma. É responsável também pelo armazenamento e garantia de acesso aos dados seguindo a regulação de uso e proteção de dados a ser definida pela Prefeitura.

A descrição das plataformas, acima, foi organizada em cinco partes para fins didáticos. O efetivo fornecimento das soluções de tecnologia descritas pelo CONCEDENTE, direta ou indiretamente, pode vir a reorganizar as plataformas em função de complementaridades das funções apontadas.

Para uma plataforma de MaaS ser possível no Município, e em qualquer outra cidade do mundo, é necessária uma adesão dos serviços públicos privados de transporte, com foco em transporte individual ou coletivo, às soluções de integração a ser organizadas pela governança pública local. Para além dos serviços privados, incentivos para adesão de cidadãos locais que fazem uso de veículo particular também são relevantes, já que o propósito central do MaaS, seja na lógica privada ou na lógica pública, é reduzir os diversos efeitos negativos causados pelos veículos individuais nas cidades. Incentivos desse tipo poderiam ser buscados a partir da regulação local de estacionamento. A legislação local de São José dos Campos hoje regula e autoriza as atividades de transporte público, privado e estacionamento indicadas abaixo, que coexistem em concorrência com o Sistema de Transporte Público:

- a) Lei nº. 4.417, de 7 de julho de 1993: regula o Serviço de Transporte Público Urbano Coletivo de Passageiros pelo sistema de lotação em Veículo tipo Van ou similar;
- b) Decreto Municipal nº 17.462/2017: regula os serviços de transporte individual privado remunerado de passageiros e de compartilhamento de veículos sem condutor vinculado
- c) Decreto Municipal nº 17.963/2018: regula os sistemas de bicicletas e patinetes compartilhados;
- d) Lei Municipal nº 8923/2013: regula o serviço de transporte escolar privado;
- e) Lei Municipal nº 3992/1991: regula o serviço de transporte coletivo de passageiros pelo sistema de fretamento;
- f) Lei Municipal nº 9647/2017: regula o serviço de transporte público individual por táxi;
- g) Lei Complementar Municipal nº. 624/2019: regula o estacionamento rotativo em São José dos Campos.

3 Transporte coletivo sustentável - outros projetos em curso em São José dos Campos

Este tópico final do Anexo I.a resume algumas iniciativas da SEMOB em harmonia com as políticas da Secretaria de Urbanismo e Sustentabilidade (SEURBS) de São José dos Campos no campo da sustentabilidade.

Primeiramente, cabe mencionar esclarecimentos em relação à frota estipulada por este EDITAL para a próxima CONCESSÃO de transportes da cidade. A frota total incluirá 506 veículos de transporte coletivo, dentre os quais há 372 veículos tipo padron, 89 veículos tipo micro-ônibus e 45 veículos tipo van. Todos estes veículos deverão ser adquiridos com zero quilômetros rodados pelas CONCESSIONÁRIAS, e devem ter sido fabricados com a observância das diretrizes do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), o PROCONVE P-7. Na sua regra atual, o programa do CONAMA determina a fabricação dos veículos de transporte coletivo conforme o padrão de emissões Euro V da União Europeia, o que representa um ganho de sustentabilidade para frota do transporte público de São José dos Campos, já que parte da frota atual da cidade conta com veículos produzidos no padrão de emissões Euro III, os quais geram um impacto maior na cidade em termos de emissões do que os veículos produzidos no padrão Euro V. De acordo com este EDITAL, ainda, as substituições de frota que forem necessárias ao longo dos Contratos de CONCESSÃO deverão resultar na aquisição de veículos fabricados conforme as diretrizes do PROCONVE P-8 do CONAMA, que exige a observância do padrão de emissões do sistema Euro VI.

Uma outra iniciativa é a construção de infraestrutura e aquisição de frota relativas ao projeto Linha Verde, descrito na Lei Complementar Municipal nº. 620, de 11 de julho de 2019. Ainda sem previsão para finalização completa, o projeto Linha Verde já foi objeto de dois certames públicos no Município, conforme consta no Portal da Transparência da Prefeitura de São José dos Campos. Um deles é a Concorrência Pública nº. 001/SGAF/2020, que teve por objeto a contratação de empresa para implantação e adequação de vias entre a Estrada do Imperador e o Terminal Rodoviário Frederico Ozanam, e que já está finalizado. O outro certame relativo ao projeto Linha Verde no Município é a Concorrência Pública nº. 003/SGAF/2020, que tem por objeto a contratação de empresa para construção de veículos leves sobre pneus (VLP) elétricos, com as demais especificações técnica definidas no respectivo EDITAL de licitação, que, nesse caso, ainda está em andamento.

As iniciativas de São José dos Campos no campo da sustentabilidade, de toda forma, são amplas, e o transporte público representa apenas uma interface com potencial de causar impactos. Por isso, de acordo o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município, a SEURBS tem em curso, desde 2015, o seu Plano Municipal de Gestão de Resíduos Sólidos em fase de implementação, com metas a ser totalmente cumpridas no

âmbito do sistemas transporte em operação local até 2034. Da mesma forma, com a autorização constante na Lei Municipal nº. 9.373, de 1º de junho de 2016, a Política Municipal de Gestão da Qualidade do Ar vem sendo constantemente aperfeiçoada e deve adotar novos parâmetros ao longo do curso dos Contratos de CONCESSÃO.

No âmbito da modelagem deste EDITAL, foi realizado um inventário de emissões de poluentes relacionados ao transporte público de São José dos Campos. Foram analisadas todas as viagens de transporte público coletivo por ônibus realizadas em São José dos Campos no mês de outubro de 2018, assim como foram consideradas as distâncias percorridas em cada viagem e a velocidade média de cada viagem. Conforme as melhores práticas metodológicas para esse tipo de estimativa, essa análise não considerou a quilometragem ociosa, ou seja, os trajetos realizados pelos veículos onde não há transporte de passageiros (por exemplo, percursos da garagem aos terminais, viagens com o ônibus fechado para equilíbrio da operação, viagens dos terminais para as garagens, etc.). Assim, os resultados obtidos consideram apenas a quilometragem produtiva, ou seja, os deslocamentos que os ônibus realizaram em operação.

Para cálculo dos fatores de emissão, foram utilizados os modelos criados pelo Instituto de Energia e Meio-Ambiente (IEMA) com base em estudos feitos na Europa e na América do Norte. Para cálculo das emissões de cada veículo, considera-se, além da distância percorrida e da velocidade média de cada viagem, o ano de fabricação e a norma PROCONVE respeitada pelos motores de cada veículo.

Esses cálculos foram realizados para três poluentes principais: o dióxido de carbono (CO₂), os óxidos de nitrogênio (NO_x) e os materiais particulados liberados pela combustão (MPcomb). Essas são as emissões mais tóxicas liberadas pelo setor de transportes, pois além de intensificarem o efeito estufa e contribuírem para a crise climática, essas emissões também afetam a saúde da população, atacando o sistema respiratório das pessoas. É importante que sistemas de transporte sustentáveis tenham por objetivo reduzir as emissões desses poluentes a fim de minimizar os impactos negativos desses poluentes na saúde da população e no meio ambiente.

A tabela abaixo sumariza os principais valores relacionados ao inventário de emissões da rede atual de transporte público de São José dos Campos.

Variável	Valor/mês
Distância útil percorrida total	1.805.351,00 km
Emissões de CO ₂	1.349,15 toneladas
Emissões de NO _x	17,454 toneladas
Emissões de Material particulado relativo à combustão	374,1 quilogramas

Tabela 1.1. Principais emissões relacionadas ao transporte público na atual rede de São José dos Campos.

Elaboração própria.

É importante que o esforço de redução da emissão de poluentes não se traduza em uma redução da abrangência ou da qualidade do serviço de transporte público. O Município, por meio da SEURBS e da SEMOB, assim, tem perseguido dois objetivos: de qualificação da rede de transporte público e de redução de emissões. Ambos têm de ser prioritários a fim de tornar o sistema de transporte público, ao mesmo tempo, universal e sustentável.

Os planos e políticas ligados à emissão de poluentes e gestão de resíduos sólidos em São José dos Campos estão em aperfeiçoamento constante, para acompanhar a evolução do conhecimento e das melhores práticas em matéria de sustentabilidade. Assim, os indicadores ligados a esses planos e políticas vão necessariamente evoluir no Município. De acordo com a evolução desses indicadores no contexto local, o Município pode vir a estabelecer prêmios e/ou bonificações às CONCESSIONÁRIAS de transporte da cidade que voluntariamente se adaptarem às melhores práticas de sustentabilidade que forem sugeridas em diagnósticos produzidos especificamente nesse tema.

Anexo I.b - Informações sobre rede proposta para o Sistema de Transporte Público de São José dos Campos

O presente documento é parte integrante do EDITAL de Licitação para a contratação de Operadoras para a prestação do Sistema de Transporte Público do Município de São José dos Campos.

A finalidade deste Anexo I.b é apresentar de forma descritiva a rede de transporte inicial proposta para o Sistema de Transporte Público de São José dos Campos para os próximos 10 anos.

O objetivo deste Anexo é descrever a rede de transporte público coletivo proposta para São José dos Campos, a ser considerada pelas Concorrentes por lote, incluindo a apresentação dos critérios de classificação por funções das linhas e dos serviços sob demanda. A reestruturação do sistema visa buscar maior eficiência operacional, trazer maior flexibilidade e oferecer serviços mais frequentes para a população, principalmente nos bairros mais periféricos, que de forma geral são os mais carentes e que mais dependem do transporte público.

1 A rede de transporte hoje

O atual sistema em vigor no transporte público de São José dos Campos é composto por 103 linhas de ônibus e se divide na cidade em três lotes diferentes. A malha atual prioriza a interligação entre os bairros e o centro, com linhas predominantemente radiais e com sobreposição de serviços em muitos corredores. A reorganização das linhas feitas em Campos de São José, com a criação de linhas alimentadoras integradas a duas linhas troncais no terminal ECO representou uma mudança significativa no padrão radiocêntrico e porta-a-porta dominante no restante da cidade. Entretanto, a rede como um todo oferece oportunidades de racionalização da oferta, mudando de um sistema com grande número de atendimentos pontuais e de baixa frequência para uma rede base de linhas de frequência mais elevada com as quais os cidadãos possam contar a qualquer hora do dia para realizar suas atividades. O modelo deste Anexo propõe uma revisão dessa lógica de funcionamento, com a criação de linhas de maior frequência para as conexões intra e entre regiões, embora aproveite linhas do sistema atual como parte do processo de mudança em etapas. O processo de reestruturação proposto será implementado em mais da metade do sistema com o início da nova CONCESSÃO, e define o marco de organização das linhas para as seguintes etapas.

2 A nova lógica da rede de transporte

Serão adotados dois lotes para a nova CONCESSÃO. O lote 1 abrange as regiões norte, oeste e sul, ao passo que o lote 2 abrange as regiões leste e sudeste. Tal divisão de regiões, em primeiro lugar, possibilita distribuir a oferta em lotes com oferta de ordem de grandeza semelhantes. As regiões sul e leste são as duas maiores, somando mais de 50% do sistema, tendo ficado assim em lotes separados, enquanto as demais regiões estão agrupadas de forma a reduzir a sobreposição de áreas de cobertura fora da área central.

Além das regiões, a rede proposta também trabalha com a noção de conexões estruturais, perimetrais e locais, a serem incorporadas como funções além das linhas comuns. Dessa forma, foram definidas algumas bacias locais em áreas da cidade que têm

determinadas condições que propiciam a reformulação da rede por meio de linhas de diferentes funções desenhadas para operar de forma integrada. Em particular, as bacias locais cobrem bairros mais periféricos onde a sobreposição de numerosas linhas diretas implica atualmente baixas frequências para cada linha, redundância de oferta sobre os corredores e uso ineficiente de veículos maiores para dar cobertura geográfica em locais com demanda mais dispersa. Nesse sentido, foram definidos alguns perímetros que se enquadram nessas condições em São José dos Campos, quais sejam: (i) bacia local sudeste; (ii) bacia local Campos de São José; (iii) bacia local Novo Horizonte; (iv) bacia local norte; (v) bacia local urbanova. As bacias locais são áreas menores do que as regiões, e cada bacia localiza-se integralmente em um único lote específico.

Também se atende, com essa divisão em regiões e bacias locais, a um critério de eficiência econômica em relação à operação, pois os lotes devem ser preferencialmente formados por regiões contíguas, o que otimiza a operação de cada CONCESSIONÁRIA em função da minimização de quilometragem morta (rodando em vazio, fora de serviço) entre o início das linhas e as respectivas garagens.

A rede será, então, constituída por 112 linhas. A Tabela 1 a seguir apresenta um resumo das principais informações de oferta de cada lote por tipo de veículo utilizado.

Lote	Tipo de veículo	Número de Linhas	Frota	Partidas diárias	Quilometragem diária
1	Articulado	1	6	49	1.315
	Padron	37	188	1.663	48.204
	Mini/Midi	15	67	528	19.568
	Van/Micro	3	10	73	2.415
	Sub-total	56	271	2.313	71.502
2	Articulado	1	6	32	1.311
	Padron	28	178	1.184	42.214
	Mini/Midi	13	22	579	6.332
	Van/Micro	16	36	839	8.305

	Sub-total	58	242	2.633	58.163
	Total Geral	114	513	4.946	129.665

Tabela 2.1. Resumo de informações de oferta por Lote por tipo de veículo.

Elaboração Própria.

A reestruturação do sistema, portanto, requer a definição de duas características das linhas: i) a função que a linha cumpre na rede integrada (tipo de conexão); e ii) o nível de responsividade à demanda. Os próximos tópicos exploram com maior profundidade estes elementos.

a) Tipos de conexão das linhas (função)

Quanto ao tipo de conexão que realiza na cidade, as linhas podem cumprir seis funções diferentes:

- 1. Estrutural:** realiza conexões entre as áreas de maior concentração de atração de viagens (empregos, comércio, serviços) e as bacias locais, bairros e/ou regiões periféricas. Estas linhas circulam prioritariamente pelos corredores estruturais do transporte público na rede viária, mas também podem ter extensões em bairros mais densos. Nas bacias locais, as linhas estruturais devem oferecer as conexões estruturais para o centro e outras regiões por meio das áreas de integração.
- 2. Perimetral:** realiza conexões diretas entre regiões vizinhas sem passar pelo centro. Circulam preferencialmente em corredores estruturais, mas a característica da malha viária fortemente radiocêntrica de São José dos Campos faz com que partes desses itinerários dependam de ligações por meio de vias secundárias, terciárias ou locais.
- 3. Comum:** realiza conexões em serviços diretos ou remanescentes da rede atual.
- 4. Local:** garante cobertura geográfica nas bacias locais, fornecendo acesso a linhas estruturais e perimetrais para completar viagens ao centro e a outras regiões, bem como conexão direta com centralidades locais (internas às bacias locais). As linhas locais operarão exclusivamente dentro dos limites das bacias locais, conectando sempre com as áreas de integração.
- 5. Especial:** realiza serviços excepcionais para atender a demandas de caráter único e particular consideradas como de interesse público pela Prefeitura, operados em horários específicos, como os atendimentos escolares existentes no sistema atual.

6. **Noturna:** realiza serviços oferecidos no período noturno de acordo com a regulação municipal.
7. **Complementar:** categoria adicional para realizar o serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica previsto no EDITAL, no evento futuro em que este for autorizado no Município.

Na Figura 1 a seguir é possível observar a cobertura geográfica de todas as linhas projetadas para a nova CONCESSÃO por tipo de conexão, conforme a classificação acima. Observa-se que somente as rotas dos quatro primeiros tipos são previamente fixadas. Por conta de sua característica flexível ou de operação em horários específicos, assim, as linhas do tipo 5, 6 e 7 não se encontram na figura.

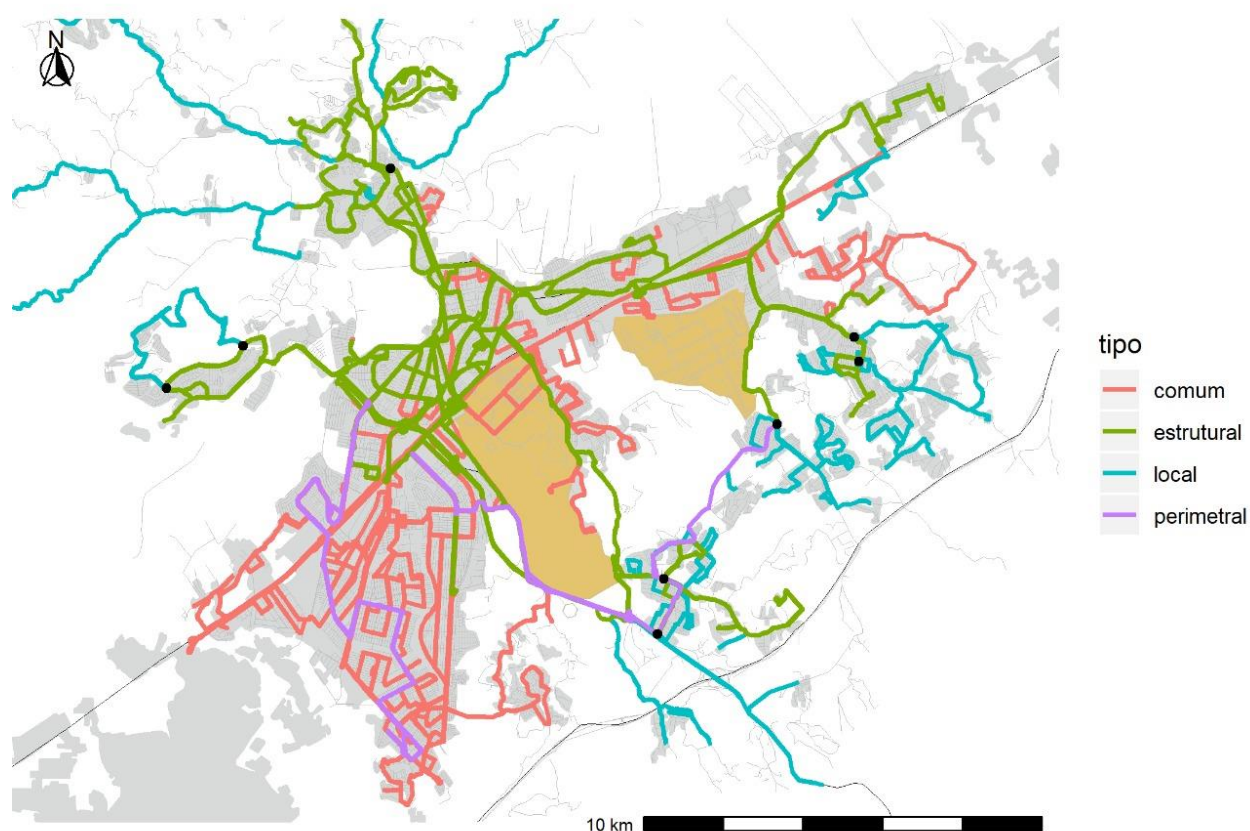


Figura 2.1. Cobertura geográfica das Linhas por tipo

Fonte: Elaboração Própria.

b) Nível de responsividade à demanda

Quanto ao nível de responsividade à demanda, que se expressa em diferentes níveis de flexibilidade de rota, número de partidas e/ou a flexibilidade da tarifa, há três possibilidades de serviço, da mesma forma que já vieram expressos na Seção 2 do EDITAL:

1. **Serviço Regular:** serviços com itinerários regulares fixos, tabela de partidas fixas pré definida, e tarifa fixa integrada;
2. **Sob Demanda de Tarifa Fixa:** serviços regulares com tarifa fixa integrada às linhas regulares ou a outras linhas sob demanda de tarifa fixa, mas com possibilidade de introdução de diferentes graus de flexibilidade nos itinerários e/ou nas partidas;
3. **Sob Demanda de Tarifa Dinâmica:** serviço posto à disposição da população por meio de rotas geradas a partir de aplicação eletrônica em função da demanda da população, com itinerários e partidas livres e tarifa variável.

Enquanto no Serviço Regular as linhas operarão com as características tradicionais de um serviço de transporte público coletivo, como rotas e partidas fixas e tabela horária constante e previamente definida, quanto aos Serviços Sob Demanda propostos cabe maiores explicações. O Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa incidirá em algumas linhas, principalmente em linhas locais e perimetrais, mas é passível de ser aplicado também a outras funções, como indicado na Tabela 3. Esse serviço poderá ter diferentes graus de flexibilidade de itinerários e partidas, mas operando sob o mesmo esquema de integração tarifária das linhas que operam Serviços Regulares. Isso significa que o passageiro pagará uma única tarifa para utilizar qualquer linha do sistema durante o período de integração tarifária que for permitido pela legislação/regulação municipal.

O objetivo do Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa é tirar proveito das vantagens que a flexibilidade de itinerários e de partidas pode oferecer ao serviço de transporte público por ônibus, tipicamente mais rígido. Essa rigidez que comumente caracteriza o transporte público resulta em perda de competitividade e atratividade frente às demais alternativas de transporte de passageiros (individual ou coletivo) e em ineficiências e ociosidades que criam pressão nos custos. Busca-se aproveitar algumas vantagens que a flexibilização nos itinerários e na programação de partidas pode oferecer potencialmente segundo as características de bacias ou linhas específicas. Por exemplo, admitir maior liberdade nos trajetos em áreas de baixa densidade, ou dar maior liberdade na distribuição horária das partidas em linhas que atendem nichos específicos de demanda e com maior incerteza em relação à procura.

No serviço Sob Demanda de Tarifa Fixa haverá três subtipos de serviço, como indicado no EDITAL. Um deles, o denominado Rota Flexível, operará com tabela de partidas fixas, mas admitindo um certo grau de flexibilidade nos itinerários. A linha terá um itinerário principal predefinido, mas poderá realizar desvios em relação a esse trajeto de referência para atender a chamados nas proximidades. Essas linhas terão pontos de origem e de destino fixos, e um ou mais pontos fixos intermediários pelos quais deverão passar obrigatoriamente (também chamados de *Checkpoints*). Essa característica criará a oportunidade de aproximar as rotas aos pontos de origem das viagens utilizando a flexibilidade de itinerário, atraindo potencialmente mais demanda porém sem aumentar significativamente a quilometragem nem enrijecer desnecessariamente a cobertura geográfica nem a estrutura de oferta. O monitoramento e AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO operacional do Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa de Rota Flexível seguirá o mesmo critério do Serviço Regular, para o qual será utilizado um indicador de regularidade para linhas de frequência alta e um indicador de pontualidade para linhas de frequência baixa. A modalidade de Rota Flexível será aplicada inicialmente nas linhas locais da bacia norte, como indicado na Tabela 3 ao final deste Anexo.

Outro subtipo de Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa será o Partidas Flexíveis, em que cada linha operará com um itinerário fixo e um número de partidas mínimas predefinido, mas complementado por um número adicional de partidas sem horário pré-determinado, que serão definidos de acordo com os protocolos do sistema de planejamento de transporte do CONCEDENTE, descrito no Anexo 1a (Plataforma 2). Esse número de partidas adicionais ao dia será pré-definido, mas sem estar associado a uma tabela horária. Com isso, cria-se um incentivo para uma distribuição temporal da oferta que melhor atenda a demanda. No médio e longo prazos, os dados de demanda devem ser utilizados para reavaliar as frequências mínimas e o número de partidas adicionais, e buscar otimizar gradualmente a aderência da oferta à demanda, tanto nos eventos de Ajuste Operacional, quanto nos eventos de Revisão Ordinária do CONTRATO DE CONCESSÃO. As partidas programadas para atender à frequência mínima do subtipo de serviço Partidas Flexíveis serão monitoradas e avaliadas com os indicadores de regularidade ou de pontualidade mencionados acima, segundo aplicável em função de ser de frequência alta ou baixa. A modalidade de Partidas Flexíveis será aplicada inicialmente nas três linhas Perimetrais propostas para a nova CONCESSÃO, descritas na Tabela 3 ao final deste Anexo.

Finalmente, também faz parte da rede proposta a combinação dos dois subtipos anteriores, em linhas de Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa com Rotas e Partidas Flexíveis. Essa modalidade terá partidas flexíveis, além de permitir ao operador gerar, através dos algoritmos, a melhor rota que liga um Ponto Virtual de origem, a um Ponto Virtual de destino e a possíveis *Checkpoints* intermediários. A modalidade de Rotas e Partidas Flexíveis será aplicada inicialmente em três linhas propostas para a nova CONCESSÃO que atendem polos geradores com nichos de demanda específicos (CTA-Centro, Parque Tecnológico-Centro e Parque Tecnológico/FATEC/Unifesp-Eugenio de Melo), descritas na Tabela 3, exibida ao final deste Anexo.

Outro tipo de serviço sob demanda será o Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica, que poderá operar sem rotas predefinidas, sendo os trajetos definidos em função dos locais de origem e destino dos passageiros que realizem chamados. Esse serviço não está condicionado a uma quantidade de partidas estipuladas previamente, que será determinada em função da demanda. O valor de cada viagem será variável, determinado em função da distância, tempo de viagem, hora do dia, rota e/ou outros parâmetros que vão ser definidos detalhadamente quando o Município autorizar a operação do Sob Demanda Tarifa Dinâmica. O Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica irá circular exclusivamente dentro de uma área de cobertura a ser definida pelo CONCEDENTE, fora da qual o serviço não poderá carregar passageiros.

Um dos objetivos desta modalidade é oferecer uma alternativa de transporte coletivo competitiva frente às opções de transporte individual, seja os automóveis particulares, táxis ou serviços por aplicativos (*ridehailing* ou *TNCs*), que combine flexibilidade, conforto e praticidade, mas contribua com a reversão da divisão modal atual em direção a modais mais sustentáveis. Uma das premissas que norteará a autorização do Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica pelo CONCEDENTE será a reversão da sua receita para o próprio Sistema de Mobilidade de São José dos Campos, descontada a remuneração devida à CONCESSIONÁRIA. A receita do Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica deve contribuir com o Superavit tarifário do Sistema de Transporte Público.

A Tabela 3 a seguir apresenta todas as linhas propostas com as principais informações de oferta para cada uma delas, como especificações técnicas de dimensionamento da oferta do sistema.

Lote	Linha	Função	Classificação	Flexibilidade	Extensão	Veículo	Frota	Partidas diárias	Km diária
1	101	Local	Sob demanda de tarifa fixa	Rota flexível, partidas fixas	37	Micro	3	19	1.393
1	102	Local	Sob demanda de tarifa fixa	Rota flexível, partidas fixas	22	Micro	3	28	1.190
1	103	Estrutural	Regular	N/A	32	Micro	6	30	1.915

1	104	Local	Sob demanda de tarifa fixa	Rota flexível, partidas fixas	16	Van	2	14	440
1	105	Estrutural	Regular	N/A	18	Micro	8	62	2.220
1	107	Estrutural	Regular	N/A	13	Padron	8	83	2.073
1	108	Estrutural	Regular	N/A	14	Micro	8	69	1.985
1	111	Comum	Regular	N/A	11	Padron	2	15	323
1	115	Estrutural	Regular	N/A	10	Padron	8	83	1.701
1	116	Local	Sob demanda de tarifa fixa	Rota flexível, partidas fixas	19	Micro	4	46	1.753
1	117	Comum	Regular	N/A	17	Padron	2	17	572
1	118	Local	Sob demanda de tarifa fixa	Rota flexível, partidas fixas	12	Van	3	32	785
1	119	Comum	Regular	N/A	16	Padron	5	42	1.381
1	121	Estrutural	Regular	N/A	10	Padron	6	52	1.094
1	122	Estrutural	Regular	N/A	16	Micro	6	41	1.300
1	124	Estrutural	Regular	N/A	18	Micro	7	60	2.099
1	128	Estrutural	Regular	N/A	12	Padron	6	52	1.222
1	130	Local	Sob demanda de tarifa fixa	Rota flexível, partidas fixas	44	Micro	2	9	808
1	133	Comum	Regular	N/A	4	Padron	1	34	251
1	134	Estrutural	Regular	N/A	6	Padron	4	97	1.246

1	135	Comum	Regular	N/A	20	Padron	2	17	651
1	140	Estrutural	Regular	N/A	9	Micro	3	30	559
1	141	Local	Sob demanda de tarifa fixa	Rota flexível, partidas fixas	22	Van	5	27	1.190
1	142	Comum	Regular	N/A	15	Padron	4	40	1.229
1	150	Noturna	Regular	N/A	27	Micro	0	5	134
1	160	Local	Regular	N/A	8	Padron	1	25	393
1	230	Comum	Regular	N/A	29	Padron	4	21	1.196
1	231	Estrutural	Regular	N/A	19	Micro	9	55	2.063
1	300	Comum	Regular	N/A	20	Padron	2	15	586
1	303	Comum	Regular	N/A	20	Padron	6	44	1.751
1	304	Comum	Regular	N/A	14	Padron	11	89	2.411
1	304	Comum	Regular	N/A	14	Articulado	6	49	1.315
1	306	Comum	Regular	N/A	15	Padron	2	20	588
1	307	Comum	Regular	N/A	14	Padron	7	67	1.833
1	308	Comum	Regular	N/A	16	Padron	9	78	2.550
1	309	Comum	Regular	N/A	18	Padron	3	19	662

1	310	Comum	Regular	N/A	22	Padron	5	25	1.110
1	311	Comum	Regular	N/A	16	Padron	8	44	1.416
1	313	Comum	Regular	N/A	7	Padron	5	73	1.085
1	314	Comum	Regular	N/A	21	Padron	7	50	2.056
1	315	Comum	Regular	N/A	19	Padron	11	74	2.760
1	316	Comum	Regular	N/A	18	Padron	3	20	738
1	317	Comum	Regular	N/A	18	Padron	10	84	3.040
1	318	Comum	Regular	N/A	17	Padron	4	31	1.026
1	319	Comum	Regular	N/A	21	Padron	5	29	1.235
1	320	Comum	Regular	N/A	20	Padron	6	53	2.158
1	323	Comum	Regular	N/A	22	Padron	4	39	1.690
1	325	Comum	Regular	N/A	10	Padron	2	24	473
1	327	Comum	Regular	N/A	12	Padron	3	26	637
1	330	Comum	Regular	N/A	14	Padron	7	48	1.372
1	331	Comum	Regular	N/A	17	Padron	7	55	1.835
1	350	Noturna	Regular	N/A	29	Micro	0	5	147
1	503	Estrutural	Regular	N/A	8	Padron	3	41	653
1	504	Estrutural	Regular	N/A	15	Padron	5	41	1.207

1	512	Comum	Regular	N/A	6	Micro	1	14	177
1	515	Perimetral	Sob demanda de tarifa fixa	Partidas flexíveis, rotas fixas	17	Micro	7	55	1.825
2	200	Comum	Sob demanda de tarifa fixa	Rota e partidas flexíveis	19	Padron	7	41	1.574
2	201	Local	Regular	N/A	5	Micro	3	92	902
2	202	Local	Regular	N/A	4	Micro	2	69	564
2	204	Estrutural	Regular	N/A	18	Padron	14	83	3.018
2	205	Estrutural	Regular	N/A	20	Padron	12	86	3.394
2	206	Comum	Regular	N/A	16	Padron	5	39	1.233
2	208	Comum	Regular	N/A	15	Padron	1	10	306
2	209	Comum	Regular	N/A	13	Padron	5	60	1.550
2	210	Comum	Regular	N/A	3	Padron	1	18	114
2	211	Comum	Regular	N/A	19	Padron	4	23	864
2	212	Estrutural	Regular	N/A	19	Padron	6	41	1.543
2	214	Comum	Regular	N/A	12	Padron	6	50	1.194
2	215	Comum	Regular	N/A	19	Padron	4	22	853

2	216	Estrutural	Regular	N/A	17	Padron	3	18	607
2	219	Estrutural	Regular	N/A	14	Padron	5	41	1.145
2	222	Estrutural	Regular	N/A	27	Padron	6	27	1.419
2	225	Estrutural	Regular	N/A	20	Padron	2	4	157
2	229	Comum	Regular	N/A	10	Padron	3	30	584
2	237	Estrutural	Regular	N/A	21	Padron	7	37	1.530
2	237	Estrutural	Regular	N/A	21	Articulado	6	32	1.311
2	240	Estrutural	Regular	N/A	25	Padron	15	69	3.503
2	242	Local	Regular	N/A	5	Van	3	83	823
2	243	Comum	Regular	N/A	23	Padron	5	29	1.322
2	244	Comum	Regular	N/A	21	Padron	13	71	2.952
2	246	Local	Regular	N/A	4	Van	2	55	431
2	250	Noturna	Regular	N/A	28	Micro	0	5	140
2	251	Noturna	Regular	N/A	25	Micro	0	6	147
2	252	Noturna	Regular	N/A	19	Micro	0	5	96
2	302	Estrutural	Regular	N/A	21	Padron	6	41	1.753
2	305	Estrutural	Regular	N/A	15	Padron	5	41	1.253
2	322	Local	Regular	N/A	9	Van	2	18	333

2	333	Estrutural	Regular	N/A	19	Padron	6	41	1.537
2	340	Estrutural	Regular	N/A	20	Padron	2	14	541
2	341	Estrutural	Regular	N/A	17	Padron	16	117	4.061
2	342	Local	Regular	N/A	4	Micro	3	83	745
2	343	Local	Regular	N/A	4	Micro	2	74	548
2	344	Local	Regular	N/A	3	Van	2	69	385
2	345	Local	Regular	N/A	3	Van	2	69	475
2	347	Comum	Regular	N/A	9	Padron	1	6	109
2	349	Local	Regular	N/A	3	Micro	2	74	476
2	450	Noturna	Regular	N/A	24	Micro	0	6	142
2	500	Perimetral	Sob demanda de tarifa fixa	Partidas flexíveis, rotas fixas	6	Micro	3	55	692
2	501	Local	Regular	N/A	2	Van	1	44	155
2	502	Local	Regular	N/A	3	Van	0	14	97
2	505	Local	Regular	N/A	3	Van	2	69	449
2	506	Estrutural	Regular	N/A	17	Padron	13	83	2.875
2	509	Local	Regular	N/A	6	Van	4	83	1.019

2	510	Perimetral	Sob demanda de tarifa fixa	Partidas flexíveis, rotas fixas	11	Micro	4	55	1.250
2	511	Local	Regular	N/A	10	Van	1	14	286
2	513	Estrutural	Regular	N/A	15	Padron	5	41	1.221
2	514	Especial	Regular	N/A	14	Van	1	6	174
2	516	Comum	Regular	N/A	3	Micro	1	28	152
2	517	Comum	Sob demanda de tarifa fixa	Rota e partidas flexíveis	9	Micro	2	28	477
2	700	Local	Sob demanda de tarifa fixa	Rota e partidas flexíveis	7	Van	3	41	603
2	712	Especial	Regular	N/A	20	Van	2	11	436
2	719	Local	Regular	N/A	6	Van	4	83	927
2	805	Local	Regular	N/A	6	Van	5	106	1.205
2	833	Local	Regular	N/A	3	Van	2	74	508

Tabela 2.2. Resumo de informações os tipos de serviço por linha, lote, e tipo de veículo.
Elaboração Própria.

Anexo I.c - Especificação básica dos veículos da frota

O presente documento é parte integrante do EDITAL de Licitação para a contratação de empresas operadoras para a realização do serviço de transporte coletivo do Município de São José dos Campos.

A finalidade é apresentar as especificações técnicas e características físicas dos veículos que deverão ser disponibilizados pela CONCESSIONÁRIA para início da prestação do serviço e que, a qualquer tempo, serão utilizados no serviço de transporte público coletivo de passageiros da Cidade de São José dos Campos.

1 Considerações gerais

A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar a frota para início da prestação dos serviços em conformidade com as especificações técnicas aqui descritas, sem detrimento das demais especificações regulamentadas pelos órgãos competentes, notadamente pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), e respectivas normas técnicas. Tais especificações valerão a qualquer tempo, para todos os veículos novos que passarem a integrar a frota do Sistema de Transporte Público do Município de São José dos Campos, observadas eventuais alterações regulamentares supervenientes.

As especificações aqui descritas continuarão válidas para avaliação dos veículos não novos que eventualmente vierem a ser apresentados em substituição aos inicialmente propostos, procedendo-se a eventuais adequações a cada caso concreto, se necessárias.

No caso de haver modificações na legislação, nas normas técnicas, ou mesmo, decorrentes de evoluções tecnológicas de mercado, a SEMOB adequará as especificações a seguir descritas, atualizando o contrato e o regulamento aplicável.

Os veículos deverão ser pintados e conter elementos gráficos de comunicação e informação visual conforme especificação da SEMOB, a ser apresentada no momento da assinatura dos Contratos de CONCESSÃO.

A CONCESSIONÁRIA deverá encaminhar a documentação para o registro inicial da frota nos termos deste EDITAL e do CONTRATO DE CONCESSÃO, salientando-se que, ao longo da execução do CONTRATO DE CONCESSÃO, as CONCESSIONÁRIAS deverão observar a idade média e a idade média máxima da frota como indicado no Anexo V.

A frota deverá atender, no mínimo, as normas previstas no PROCONVE-P7 do CONAMA, equivalente à norma Euro V do Padrão Europeu de emissões. Caso haja reposição de frota durante os Contratos de CONCESSÃO, a frota renovada deverá atender, no mínimo, as normas previstas no PROCONVE P-8, conforme as regras do EDITAL e do CONTRATO DE CONCESSÃO.

Ao longo do prazo do Contrato, no processo de renovação da frota, a SEMOB pode vir a avaliar não apenas a utilização de veículos com menor emissão de poluentes, atendendo a normas atualizadas do PROCONVE, como também avaliar aqueles veículos movidos a etanol, gás natural veicular, híbridos, elétricos e à célula de hidrogênio, e outras tecnologias disponíveis.

Para todos os efeitos, devem ser consideradas as definições técnicas constantes nas Normas Brasileiras ABNT NBR 14022/2009 e 15570/2011, relativas à acessibilidade e as especificações técnicas da legislação brasileiras para fabricação de veículos urbanos para transporte coletivo de passageiros.

2 Especificação básica das vans e micro-ônibus

Os veículos serão do tipo vans ou micro-ônibus, com capacidade mínima de 15 passageiros exclusivamente sentados, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas e/ou cão-guia, excetuando-se o motorista. **Não serão permitidos passageiros em pé.**

2.1 Carroceria

Dimensões

O comprimento dos veículos, medido entre os extremos dos para-choques traseiro e dianteiro deverá ter no mínimo 5,8 m (cinco metros e oitenta centímetros) e no máximo 7,4 m (sete metros e quarenta centímetros). A altura interna mínima do teto (corredor) deverá ser de 1,80m.

Porta de Serviço

As vans devem ter uma porta principal de entrada dos passageiros que deverá estar situada do lado direito e ter vão livre mínimo de 0,95 m (noventa e cinco centímetros) e 1,70 (um metro e setenta centímetros) de altura.

Os micro-ônibus poderão ter uma ou duas portas, sendo a de acesso em nível com vão livre mínimo para passagem de 0,70m (setenta centímetros) e 1,90m (um metro e noventa centímetros) de altura .

As metades superiores de qualquer porta de serviço devem ser envidraçadas.

O mecanismo de abertura das portas de serviço deve ter seu comando situado no posto do motorista, ao abrigo de manuseio não autorizado, podendo ser pneumático ou eletropneumático.

Os veículos deverão dispor de dispositivo que impeça seu deslocamento com as portas abertas (anjo da guarda).

Saída de Emergência

Os veículos devem possuir no mínimo 2 (duas) janelas de emergência do lado oposto à porta de serviço e 1 (uma) janela no mesmo lado direito da porta de serviço.

Estas janelas não podem ser contíguas, devendo uma ser localizada próxima à traseira e outra próxima à dianteira.

Banco de passageiro

A disposição e o número de bancos devem ser estabelecidos considerando as características do serviço, a localização das portas de serviço e a posição do motor.

Os bancos de passageiros devem ser montados no sentido da marcha do veículo, sendo permitida bancada simples em apenas um dos lados do veículo.

Os bancos situados sobre as caixas de rodas e os bancos individuais junto às portas, obrigatoriamente, deverão dispor de apoio para braço.

O pega-mão do banco deve ser de aço ou de alumínio, dotado de proteção acolchoada que não seja contínua, de modo a amortecer impactos com bruscas desacelerações, permitindo também espaço livre para que o passageiro o possa segurar.

As vans devem possuir 2 (dois) lugares (bancos) perfeitamente identificados (coloração diferente e placa identificativa) para uso preferencial de gestantes, deficientes físicos e idosos.

As vans devem possuir entradas USB para recarga de smartphones e outros dispositivos disponíveis próximo aos bancos de passageiros.

Poltrona do motorista

A poltrona do motorista deve ser anatômica, regulável, acolchoada, possuindo ventilação, suspensão e amortecimento hidráulico ou similar, levando-se em consideração todos os demais aspectos funcionais e de conforto, de modo a minimizar o desgaste físico e mental do condutor do veículo.

A fim de assegurar fácil acesso aos instrumentos e equipamentos de controle do veículo, a poltrona do motorista deve permitir o movimento longitudinal, e o encosto deve permitir ajustamentos de inclinação com a horizontal.

A poltrona do motorista deve ser posicionada tendo como referência o volante de direção, os pedais e os pára-brisas, cujas posições e distâncias são elementos indicadores críticos para a condução confortável e segura do veículo, sendo instalada com o seu eixo de simetria coincidente com o do volante de direção.

Janelas

As janelas laterais devem ser instaladas tendo duas vidraças. A superior será necessariamente móvel, composta de duas peças de vidro que deslizam em caixilho próprio, enquanto a inferior pode ser fixa, composta por peça única ou móvel, similar à superior, porém com abertura limitada a 20% da área envidraçada da vidraça inferior, visando prevenir acidentes. É vedada a adoção de janelas compostas de apenas duas folhas.

Todas as janelas, inclusive para-brisa e vidro traseiro devem ser guarnecidas com vidros de segurança.

Campainha por botão

As vans e micro-ônibus devem ter um sinal ótico e um sonoro, ambos ligados e acionados simultaneamente por botão interruptor e/ou cordão de acionamento.

O sinal sonoro, quando acionado, deverá soar apenas uma vez por 1 (um) ou 2 (dois) segundos, voltando a ser ativado depois que a porta de desembarque for aberta. Esse dispositivo será equipado com um interruptor que permita ao motorista rearmá-lo independentemente da atuação das portas.

O sinal ótico, quando acionado, deve permanecer ligado no posto do motorista e, no mínimo, em dois pontos visíveis a qualquer passageiro em pé, até a abertura das portas.

Os botões para acionamento do sinal de parada devem ser instalados nos balaústres verticais, um de cada lado do corredor, próximo das portas de saída, e um de cada lado do centro do corredor.

Colunas, balaústres, corrimãos e apoios de mão

Deve haver uma quantidade suficiente de pontos de apoio distribuídos ao longo do salão de passageiros, posicionados para permitir o deslocamento seguro dos usuários, em especial das pessoas com mobilidade reduzida e baixa estatura.

Os corrimãos e colunas devem ser construídos com tubos de aço, aço inoxidável ou alumínio, com diâmetros especificados em normas à época de construção dos veículos.

Devem ser revestidos com tinta epóxi ou equivalente, ou encapsulados exceto quando se utilize aço inoxidável ou alumínio.

Todos os veículos devem ser equipados com, no mínimo, dois corrimãos superiores paralelos e afastados, de modo que a projeção de cada um corresponda à extremidade do assento do corredor de cada fila.

Todas as medidas, materiais e distâncias devem seguir rigorosamente a resoluções CONTRAN e ABNT.

Apoios para embarque e desembarque

As alças ou balaústres devem guarnecer a entrada e as saídas do veículo, instalados sempre no interior da carroceria, admitindo-se fixá-los nas folhas das portas desde que somente se projetem para o exterior quando estiverem abertas.

Os corrimãos montados para embarque e desembarque, nos veículos com porta dupla, devem seguir a inclinação do piso da escada, e sempre no interior da carroceria.

Os apoios e balaústres devem ser instalados em conformidade com as normas técnicas de acessibilidade vigentes.

Iluminação interna

A iluminação artificial do veículo deve ser produzida por fonte de luz fluorescente ou equivalente, sendo o comando colocado junto ao posto do motorista.

O arranjo das luminárias deve oferecer uma iluminação uniforme, com o índice de luminosidade não inferior a 140 (cento e quarenta) lux, à distância de 1,00m (um metro) do nível do piso do veículo.

No entanto, a fim de não prejudicar a segurança operacional do motorista, no seu posto, até a primeira fila de poltrona atrás do mesmo, admite-se uma iluminação com índice de luminosidade não inferior a 30 (trinta) lux de maneira a evitar reflexos no para-brisa e nos espelhos.

Todos os veículos devem contar ainda, nos poços dos degraus, com luminárias que garantam luminosidade não inferior a 80 (oitenta) lux, com mecanismo interruptor conjugado a abertura das portas de serviço.

Pintura externa

Os veículos deverão ser pintados e conter elementos gráficos de comunicação e informação visual conforme padrão fornecido no momento da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO pela SEMOB.

Lixeiras

Os veículos deverão prever a instalação de lixeiras na área de circulação, sendo pelo menos uma na parte anterior e outra na parte posterior do veículo, próximo à porta de desembarque.

3 Especificação básica dos miniônibus/midiônibus

Os veículos serão do tipo miniônibus/midiônibus, e acomodar, no mínimo, 21 passageiros sentados, com capacidade mínima 30 passageiros, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas e/ou cão-guia, excetuando-se o motorista. Devem ser construídos em uma só unidade, movidos por motor próprio e solidário, onde, respeitando-se a capacidade dos veículos, será permitido o transporte de passageiros em pé.

3.1 Carroceria

Dimensões

O comprimento dos veículos, medido entre os extremos dos para-choques traseiro e dianteiro deverá ter no mínimo 7,4 m (sete metros e quarenta centímetros) e no máximo 11,50 m (onze metros e cinquenta).

Porta de Serviço

Os veículos deverão possuir duas portas de serviço.

As portas de serviço podem ser simples e com vão livre de no mínimo 0,70 m (setenta centímetros) e 1,90m (um metro e noventa centímetros) de altura.

As metades superiores de qualquer porta de serviço devem ser envidraçadas.

O mecanismo de abertura das portas de serviço deve ter seu comando situado no posto do motorista, ao abrigo de manuseio não autorizado, podendo ser pneumático ou eletropneumático.

Saída de Emergência

Os veículos devem possuir no mínimo 2 (duas) janelas de emergência do lado oposto às portas de serviço e 1 (uma) janela no mesmo lado direito das portas de serviço.

Estas janelas não podem ser contíguas, devendo uma ser localizada próxima à traseira e outra próxima à dianteira.

Banco de passageiro

A disposição e o número de bancos devem ser estabelecidos considerando as características do serviço, a localização das portas de serviço e a posição do motor.

Os bancos de passageiros devem ser montados no sentido da marcha do veículo, sendo permitida bancada simples em apenas um dos lados do veículo.

Os bancos situados sobre as caixas de rodas e os bancos individuais junto às portas, obrigatoriamente, deverão dispor de apoio para braço.

Os bancos podem ser acolchoados e sua estrutura deve ser livre de arestas e saliências.

O pega-mão do banco deve ser de aço ou de alumínio, dotado de proteção acolchoada que não seja contínua, de modo a amortecer impactos com bruscas desacelerações, permitindo também espaço livre para que o passageiro o possa segurar.

Os ônibus devem possuir 2 (dois) lugares (bancos) perfeitamente identificados (coloração diferente e placa identificativa) para uso preferencial de gestantes, deficientes físicos e idosos.

Os ônibus devem possuir entradas USB para recarga de smartphones e outros dispositivos disponíveis próximo aos bancos de passageiros.

Poltrona do motorista

A poltrona do motorista deve ser anatômica, regulável, acolchoada, possuindo ventilação, suspensão e amortecimento hidráulico ou similar, levando-se em consideração todos os demais aspectos funcionais e de conforto, de modo a minimizar o desgaste físico e mental do condutor do veículo.

A fim de assegurar fácil acesso aos instrumentos e equipamentos de controle do veículo, a poltrona do motorista deve permitir o movimento longitudinal, e o encosto deve permitir ajustamentos de inclinação com a horizontal.

A poltrona do motorista deve ser posicionada tendo como referência o volante de direção, os pedais e os para-brisas, cujas posições e distâncias são elementos indicadores críticos para a condução confortável e segura do veículo, sendo instalada com o seu eixo de simetria coincidente com o do volante de direção.

Corredor de circulação

A largura mínima do corredor de circulação, medida entre as faces laterais dos bancos e a 0,30 m (trinta centímetros) acima do assento dos bancos dos passageiros, deve ser de 0,70 m (setenta centímetros), desconsiderando-se os apoia-braços quando houver.

Janelas

As janelas, inclusive pára-brisa e vidro traseiro devem ser guarnecidas com vidros de segurança, conforme norma da ABNT (NBR 9491), e apresentar transparência e medidas exigidas em resoluções do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito).

Campainha por botão

Os veículos devem ter um sinal ótico e um sonoro, ambos ligados e acionados simultaneamente por botão interruptor ou cordão.

O sinal sonoro, quando acionado, deverá soar apenas uma vez por 1 (um) ou 2 (dois) segundos, voltando a ser ativado depois que a porta de desembarque for aberta. Esse dispositivo será equipado com um interruptor que permita ao motorista rearmá-lo independentemente da atuação das portas.

O sinal ótico, quando acionado, deve permanecer ligado no posto do motorista e, no mínimo, em dois pontos visíveis a qualquer passageiro em pé, até a abertura das portas.

Os botões para acionamento do sinal de parada devem ser instalados nos balaústres verticais, um de cada lado do corredor, próximo das portas de saída, e um de cada lado do centro do corredor.

Balaústres, corrimãos e colunas

Deve haver uma quantidade suficiente de pontos de apoio distribuídos ao longo do salão de passageiros, posicionados para permitir o deslocamento seguro dos usuários, em especial das pessoas com mobilidade reduzida e baixa estatura.

Os corrimãos e colunas devem ser construídos com tubos de aço, aço inoxidável ou alumínio, com diâmetros especificados em normas à época de construção dos veículos. Devem ser revestidos com tinta epóxi ou equivalente, ou encapsulados exceto quando se utilize aço inoxidável ou alumínio.

Todos os veículos devem ser equipados com, no mínimo, dois corrimãos superiores paralelos e afastados, de modo que a projeção de cada um corresponda à extremidade do assento do corredor de cada fila.

Os balaústres devem ser montados junto aos bancos, alternadamente do lado direito e esquerdo do corredor de circulação.

Todas as medidas, materiais e distâncias devem seguir rigorosamente a resolução n' 316 de 08 de maio de 2009 do CONTRAN -- Conselho Nacional de Trânsito e a NORMA BRASILEIRA ABNT 15570 e suas atualizações.

Apoios para embarque e desembarque

Alças ou balaústres devem guarnecer a entrada e as saídas do veículo, instalados sempre no interior da carroceria, admitindo-se fixá-los nas folhas das portas desde que somente se projetem para o exterior quando estiverem abertas.

Os corrimãos montados para embarque e desembarque, nos ônibus com porta dupla, devem seguir a inclinação do piso da escada, e sempre no interior da carroceria.

Iluminação interna

A iluminação artificial do veículo deve ser produzida por fonte de luz fluorescente ou equivalente, sendo o comando colocado junto ao posto do motorista.

O arranjo das luminárias deve oferecer uma iluminação uniforme, com o índice de luminosidade não inferior a 140 (cento e quarenta) lux, à distância de 1,00m (um metro) do nível do piso do veículo.

No entanto, a fim de não prejudicar a segurança operacional do motorista, no seu posto, até a primeira fila de poltrona atrás do mesmo, admite-se uma iluminação com índice de luminosidade não inferior o 30 (trinta) lux de maneira a evitar reflexos no para-brisa e nos espelhos.

Todos os veículos devem contar ainda, nos poços dos degraus, com luminárias que garantam luminosidade não inferior o 80 (oitenta) lux, com mecanismo interruptor conjugado a abertura das portas de serviço.

Caixa de vista

- a) Caixa de vista principal: Localizada na extremidade superior da face frontal do veículo.

Deve ter um comprimento externo mínimo de 1,80 m (um metro e oitenta centímetros) e uma altura externa mínima de 0,15 m (quinze centímetros), dividida em duas seções, uma destinada ao número da linha em serviço e outra ao destino da viagem. Deve ser iluminada com lâmpadas fluorescentes ou equivalentes e externamente, na área de caixa de vista, só podem existir lanternas delimitadoras. Poderá ser também adotada caixa de vista eletrônica ou similar, desde que mantidas as condições de adequada leitura das informações nela contidas.

- b) Caixa de vista auxiliar, localizada sobre o painel, na face direita do mesmo; Dimensões mínimas: 36 cm (trinta e seis centímetros) x 27 cm (vinte sete centímetros)
- c) Caixa de vista traseira, localizada na traseira do veículo, na face superior direita. Dimensões mínimas: 40 cm (quarenta centímetros) x 15 (quinze centímetros).

Pintura externa

Os veículos deverão ser pintados e conter elementos gráficos de comunicação e informação visual conforme especificado pela SEMOB no momento da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO.

Lixeiras

Os veículos deverão prever a instalação de lixeiras na área de circulação, sendo pelo menos uma na parte anterior e outra na parte posterior do veículo, perto da porta de desembarque.

3.2 Características específicas dos chassis

Os veículos em geral deverão observar estritamente as resoluções do CONAMA no que tange à emissão de poluentes e aos limites máximos de ruídos.

Todos os veículos deverão ter o tubo de descarga situado na parte traseira do veículo, voltados para cima, cujo comprimento deverá corresponder à altura do veículo.

As características básicas dos chassis são dadas abaixo:

- Sistema de direção: Possuirá assistência hidráulica, elétrica ou outro dispositivo que permita a redução dos esforços de esterçamento, com limitação no fim do curso.
- Sistema de suspensão: Metálica, pneumática ou mista
- Sistema de transmissão: Automática ou manual.

Todos os veículos deverão observar estritamente a Resolução nº 777, de 17 de dezembro de 1993, do Conselho Nacional de Trânsito, no que tange ao sistema de freio de veículos.

4 Especificação básica dos ônibus padrons

Os veículos serão do tipo “Padron Low Center ou Padron Low Entry”, construídos em uma só unidade, movidos por motor próprio e solidário, onde, respeitando-se a capacidade dos veículos, será permitido o transporte de passageiros em pé.

Não serão admitidos veículos dotados de motor dianteiro.

4.1 Carroceria

Dimensões

O comprimento dos veículos, medido entre os extremos dos para-choques traseiro e dianteiro deverá ter no mínimo 11,00m (onze metros).

Ventilação

Todos os veículos devem dispor de sistema de ventilação que assegure a renovação do ar.

Os veículos devem ser guarnecidos com no mínimo duas escotilhas de teto, sendo uma na seção dianteira e outra na seção traseira.

Porta de Serviço

Os veículos deverão possuir três portas de serviço, sendo que duas deverão ser posicionadas nos respectivos balanços e uma no entre-eixo do veículo, sendo que a porta traseira deverá localizar-se o mais próximo possível do eixo traseiro.

Os veículos deverão ter portas duplas com um vão livre de pelo menos 0,95m (noventa e cinco centímetros) de largura, com 1,90m (um metro e noventa centímetros) de altura.

As metades superiores de qualquer porta de serviço devem ser envidraçadas e, no caso da porta dianteira, sua metade inferior também deve ser envidraçada, de modo a permitir maior visibilidade em manobras e paradas.

O mecanismo de abertura das portas de serviço deve ter seu comando situado no posto do motorista, ao abrigo de manuseio não autorizado, podendo ser pneumático ou eletropneumático, com sensor que não permita o deslocamento do veículo com portas abertas.

Saída de Emergência

Os ônibus devem possuir no mínimo 3 (três) janelas de emergência do lado oposto às portas de serviço e 2 (duas) janelas de emergência no lado das portas de serviço.

Estas janelas não podem ser contíguas, devendo uma ser localizada entre perto do painel traseiro e a outra perto do painel dianteiro.

Os veículos em geral deverão ainda possuir uma escotilha no teto que também funcione como saída de emergência.

Deve ser colocado aviso legível com instruções claras sobre o funcionamento da escotilha e das janelas de "Saída de Emergência", bem como advertência sobre as consequências do seu uso indevido.

Banco de Passageiro

A disposição e o número de bancos devem obedecer ao layout estabelecido pela SEMOB no momento da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO.

Os bancos situados sobre as caixas de rodas e os bancos individuais junto às portas, obrigatoriamente, deverão dispor de apoio para braço.

Os bancos devem ser acolchoados e sua estrutura deve ser livre de arestas e saliências.

O pega-mão do banco deve ser de aço inoxidável ou de alumínio, dotado de proteção acolchoada que não seja contínua, de modo a amortecer impactos com bruscas desacelerações, permitindo também espaço livre para que o passageiro o possa segurar.

Os ônibus devem possuir assentos perfeitamente identificados para uso preferencial de gestantes, deficientes físicos, idosos e portadores de limitação de mobilidade.

Os ônibus devem possuir entradas USB para recarga de smartphones e outros dispositivos disponíveis próximo aos bancos de passageiros.

Poltrona do Motorista

A poltrona do motorista deve ser anatômica, regulável, acolchoada, possuindo ventilação, suspensão e amortecimento hidráulico ou similar, levando-se em consideração todos os demais aspectos funcionais e de conforto, de modo a minimizar o desgaste físico e mental do condutor do veículo.

A fim de assegurar fácil acesso aos instrumentos e equipamentos de controle do veículo, a poltrona do motorista deve permitir o movimento longitudinal, e o encosto deve permitir ajustamentos de inclinação com a horizontal.

A poltrona do motorista deve ser posicionada tendo como referência o volante de direção, os pedais e os para-brisas, cujas posições e distâncias são elementos indicadores críticos para a condução confortável e segura do veículo, sendo instalada com o seu eixo de simetria coincidente com o do volante de direção.

Corredor de Circulação

A largura mínima do corredor de circulação, medida entre as faces laterais dos bancos e 0,30m (trinta centímetros) acima do assento dos bancos dos passageiros, deve ser de 0,65m (sessenta e cinco centímetros), desconsiderando-se os apoia-braços quando houver.

Janelas

As janelas laterais devem ser instaladas tendo uma vidraça inferior fixa e outra superior móvel, na proporção de 50% (cinquenta por cento), que deslize em caixilho próprio, de modo a oferecer visibilidade a passageiros sentados ou em pé.

Todas as janelas, inclusive para-brisa e vidro traseiro devem ser guarnecidas com vidros de segurança, conforme norma da ABNT.

Solicitação de parada

A solicitação de parada deve ser feita através de sinal sonoro e temporizado, acionado por interruptores, dispostos ao longo do salão e em cada porta, de modo a facilitar o acionamento pelos passageiros. Os interruptores devem ser fixados em cada balaústre ou coluna, encaixando-se perfeitamente ao seu redor. A conexão dos fios deve ser totalmente interna e bem protegida. No pulsante dos interruptores deve ser apresentada a simbologia internacional.

Devem ser instalados painéis / sinalizadores que uma vez acionados, apresentem na cor âmbar ou vermelha, a frase “Parada Solicitada” juntamente com o seu símbolo internacional, facilitando a sinalização para crianças, estrangeiros e analfabetos.

Os sinais luminosos (displays) indicativos de solicitação de parada devem estar localizados em cada porta de desembarque e na tampa da Caixa de Vista, permitindo-se, na impossibilidade desta última situação, estar instalado acima do primeiro banco de passageiros da fileira do lado direito ou do anteparo à ré do Posto de Comando. No Painel de Controles pode ser adotada uma simbologia para a indicação.

Na área reservada à cadeira de rodas deve existir interruptor de solicitação de parada com fácil acionamento pela pessoa portadora de deficiência, com o alarme sonoro diferenciado da solicitação de parada comum, associado a uma indicação visual no Painel de Controles.

Balaústres, Corrimãos e Colunas

Os balaústres, corrimãos e colunas devem ser construídos com tubos de aço inoxidável ou alumínio, de seção circular e diâmetro externo compreendido entre 0,03m (três centímetros) e 0,04m (quatro centímetros).

Todos os veículos devem ser equipados com, no mínimo, dois corrimãos superiores paralelos e afastados, de modo que a projeção de cada um corresponda à extremidade do assento do corredor de cada fila.

Os balaústres devem ser montados junto aos bancos, alternadamente do lado direito e esquerdo do corredor de circulação.

Junto à porta traseira, deve ser instalada uma coluna.

Apoios para Embarque e Desembarque

Alças ou balaústres devem guarnecer a entrada e as saídas do veículo, instalados sempre no interior da carroceria, admitindo-se fixá-los nas folhas das portas desde que somente se projetem para o exterior quando estiverem abertas.

Os corrimãos montados para embarque e desembarque, nos ônibus com porta dupla, devem seguir a inclinação do piso da escada, e sempre no interior da carroceria.

Iluminação Interna

A iluminação artificial do veículo deve ser produzida por fonte de luz fluorescente ou equivalente, sendo o comando colocado junto ao posto do motorista.

O arranjo das luminárias deve oferecer uma iluminação uniforme, com o índice de luminosidade não inferior a 140 (cento e quarenta) lux, à distância de 1,00m (um metro) do nível do piso do veículo.

No entanto, a fim de não prejudicar a segurança operacional do motorista, no seu posto, até a primeira fila de poltrona atrás do mesmo, admiti-se uma iluminação com índice de luminosidade não inferior a 30 (trinta) lux, de maneira a evitar reflexos no pára-brisa e nos espelhos.

Todos os veículos devem contar ainda, nos poços dos degraus, com luminárias que garantam

luminosidade não inferior a 80 (oitenta) lux, com mecanismo interruptor conjugado a abertura das portas de serviço.

Caixa de Vista

A caixa de vista deve ter um comprimento externo mínimo de 2,10m (dois metros e dez centímetros) e uma altura externa mínima de 0,20m (vinte centímetros).

Deverá ser adotada caixa de vista eletrônica ou similar.

Pintura externa

Os veículos deverão ser pintados e conter elementos gráficos de comunicação e informação visual conforme especificado pela SEMOB no momento da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO.

Lixeiras

Os veículos deverão prever a instalação de lixeiras na área de circulação, sendo pelo menos uma na parte anterior e outra na parte posterior do veículo.

Equipamento para cadeirante

a) Acessibilidade, mobilidade e circulação interna

O espaço reservado para a cadeira de rodas deverá ter 1.200 mm de comprimento e 860 mm de largura, complementado por uma área livre mínima para manobra de 1,00 m², conforme layout específico.

b) Equipamento de Elevação

O veículo deverá ser equipado com um elevador para acesso da Pessoa com Deficiência.

O sistema de elevação deverá apresentar as seguintes características:

- as características de projeto, ou seja, a resistência mecânica das peças móveis e fixas, deverão atender a Norma ADA - Americans With Disabilities ACT;
- capacidade mínima útil de elevação de 300 Kg;
- altura de elevação compatível com a distância do piso do veículo ao solo, de até 700 mm;
- deverá apresentar vão livre mínimo de 800 mm;
- o comando do sistema de elevação deverá estar situado junto a plataforma que possibilite o acesso do operador, porém com dispositivo que possibilite o manuseio pelo próprio usuário;
- o sistema de acionamento de elevação deverá ser eletro-hidráulico ou similar, sendo que o recolhimento do elevador poderá ser manual;
- dispor de dispositivo de acionamento manual do elevador, para caso de falhas no sistema;
- dispor de dispositivo de final de curso de subida da plataforma, quando atingir a altura de acesso ao veículo, para o sistema de recolhimento automático;
- a plataforma deverá ser dotada de pega-mão ao longo das laterais, posicionados a uma altura de 700 a 900 mm do piso, possuindo área livre sem nenhuma barreira para acesso da cadeira de roda;
- a plataforma deverá ser confeccionada com material anti-derrapante e identificada com cores amarela e preta com propriedades refletivas nas bordas verticais inferiores;
- a plataforma do elevador deverá conter barreiras para evitar que qualquer das rodas possa sair fora da plataforma durante sua operação, porém as mesmas não devem interferir com as manobras de entrada e saída;
- a plataforma poderá apresentar desnível máximo de 20 mm e vão máximo de 30 mm para a transposição de fronteiras de pessoas em cadeira de rodas ou outro tipo de aparelho para locomoção;

- todos os movimentos do sistema de elevação deverão ser automáticos, com funcionamento, contínuo, suave e silencioso, descendo a todos os níveis (piso, meio-fio, posições intermediárias) com operações reversas, sem permitir que o elevador trave;
- quando o elevador estiver em funcionamento transportando uma pessoa e ocorrer perda de força ou falha no equipamento na posição de elevação, deverá haver um dispositivo para evitar que este desça ou caia ou feche repentinamente, a uma velocidade superior a 30,48 cm/seg;
- a velocidade de subida e descida da plataforma com ocupante não deverá ser superior a 15,24 cm/seg e 30,48 cm/seg, nas operações de recolher ou preparar a plataforma;
- a aceleração máxima horizontal e vertical da plataforma ocupada não poderá ultrapassar a 0,3 g; e,
- não apresentar cantos vivos que possam constituir risco potencial aos usuários.

c) Sistema de Elevação

Quando o elevador estiver em operação, o sistema de acionamento deverá estar concomitantemente ligado ao sistema de freio do veículo ou outro dispositivo, impossibilitando a movimentação do veículo. É desejável um dispositivo de bloqueio do movimento descendente, ao primeiro contato com qualquer barreira física.

d) Dispositivo para fixação das cadeiras de rodas,

Preferencialmente deverá ser operado pelo usuário, atendendo as seguintes características:

- I. ser de manuseio fácil e seguro;
- II. dispositivo de fixação da cadeira deverá ser solidário a estrutura do veículo;
- III. a ancoragem da cadeira deverá resistir ao estado de inércia (aceleração e
- IV. desaceleração; e
- V. o dispositivo não deve causar danos à cadeira de rodas, devendo posicioná-la
- VI. longitudinalmente no sentido de marcha do veículo.

e) Itens de segurança para proteção dos usuários

- I. Cinto de segurança do tipo retrátil para a área da cadeira de rodas, com no mínimo 03 (três) pontos de fixação na estrutura do veículo de modo a garantir a

integridade física do usuário em casos de anormalidades na operação (acidente, frenagens, curvas, etc.), além de outro para o banco direito do acompanhante no Posto de Comando;

- II. Cinto de segurança sub-abdominal com dispositivo de regulagem para o banco central do acompanhante no posto de comando e para os quatro assentos dos bancos duplos do compartimento de passageiros.

Deve haver corrimão paralelo ao piso do veículo, conforme layout específico, instalado em toda a extensão da lateral do espaço reservado da cadeira de rodas e dos bancos duplos, com altura entre 700 e 900 mm, diâmetro de 31 a 45 mm e um espaço livre de no mínimo de 45 mm em relação a lateral do veículo. O corrimão deverá ser revestido com material resiliente e permitir boa empunhadura.

4.2 Características específicas dos chassis

Os veículos em geral deverão observar estritamente as resoluções do CONAMA no que tange à emissão de poluentes e aos limites máximos de ruídos.

Todos os veículos deverão ter o tubo de descarga situado na parte traseira do veículo, voltados para cima, cujo comprimento deverá corresponder à altura do veículo.

A suspensão deve ser pneumática ou mista e deve atenuar vibrações induzidas na carroceria oriunda de imperfeições no pavimento, e deve ser provida de suficiente rapidez de resposta corretiva à inclinação lateral do veículo em curvas.

Todos os veículos deverão observar as resoluções do Conselho Nacional de Trânsito, no que tange ao sistema de freio de veículos.

O motor deve estar fixado à estrutura do veículo e apoiado em coxins elásticos, sendo as paredes do seu compartimento revestidas de material próprio que garanta o perfeito isolamento acústico e térmico e impeça quaisquer vazamentos de gases ou vapor.

O motor pode ser aspirado ou turboalimentado, e deve prover potência suficiente para que o veículo, com peso bruto total, obtenha desempenho compatível com pavimentos em aclive, devendo ser equipados com motor de potência líquida superior a 200 CV, que assegure a relação potência líquida/peso bruto total máximo valor igual ou superior a 10 CV/ton. Os veículos em geral deverão observar a regulamentação aplicável do Instituto Nacional de Metrologia, Normatização e Qualidade Industrial (INMETRO), no que tange à relação potência/peso dos ônibus em geral.

5 Especificação básica dos ônibus articulados

Os veículos serão do tipo Articulados “Low Entry”, movidos por motor próprio e solidário, onde, respeitando-se a capacidade dos veículos, será permitido o transporte de passageiros em pé.

Não serão admitidos veículos dotados de motor dianteiro.

5.1 Carroceria

Dimensões

O comprimento dos veículos, medido entre os extremos dos para-choques traseiro e dianteiro deverá ter no mínimo 23,00m (vinte e três metros).

Ventilação

Todos os veículos devem dispor de sistema de ventilação que assegure a renovação do ar.

Os veículos devem ser guarnecidos com no mínimo duas escotilhas de teto, sendo uma na seção dianteira e outra na seção traseira.

Porta de Serviço

Os veículos deverão possuir três portas de serviço, sendo que duas deverão ser posicionadas nos respectivos balanços e uma no entre-eixo do veículo, sendo que a porta traseira deverá localizar-se o mais próximo possível do eixo traseiro.

Os veículos deverão ter portas duplas com um vão livre de pelo menos 1,00m (um metro) de largura, com 1,90m (um metro e noventa centímetros) de altura.

As metades superiores de qualquer porta de serviço devem ser envidraçadas e, no caso da porta dianteira, sua metade inferior também deve ser envidraçada, de modo a permitir maior visibilidade em manobras e paradas.

O mecanismo de abertura das portas de serviço deve ter seu comando situado no posto do motorista, ao abrigo de manuseio não autorizado, podendo ser pneumático ou eletropneumático, com sensor que não permita o deslocamento do veículo com portas abertas.

Saída de Emergência

Os ônibus devem possuir no mínimo 3 (três) janelas de emergência do lado oposto às portas de serviço e 2 (duas) janelas de emergência no lado das portas de serviço..

Estas janelas não podem ser contíguas, devendo uma ser localizada perto do painel traseiro e, e outra perto do painel dianteiro.

Os veículos em geral deverão ainda possuir uma escotilha no teto que também funcione como saída de emergência.

Deve ser colocado aviso legível com instruções claras sobre o funcionamento da escotilha e das janelas de "Saída de Emergência", bem como advertência sobre as consequências do seu uso indevido.

Banco de Passageiro

A disposição e o número de bancos devem obedecer ao layout estabelecido pela SEMOB no momento da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO.

Os bancos situados sobre as caixas de rodas e os bancos individuais junto às portas, obrigatoriamente, deverão dispor de apoio para braço.

Os bancos devem ser acolchoados e sua estrutura deve ser livre de arestas e saliências.

O pega-mão do banco deve ser de aço inoxidável ou de alumínio, dotado de proteção acolchoada que não seja contínua, de modo a amortecer impactos com bruscas desacelerações, permitindo também espaço livre para que o passageiro o possa segurar.

Os ônibus devem possuir assentos perfeitamente identificados para uso preferencial de gestantes, deficientes físicos, idosos e portadores de limitação de mobilidade.

Os ônibus devem possuir entradas USB para recarga de smartphones e outros dispositivos disponíveis próximo aos bancos de passageiros.

Poltrona do Motorista

A poltrona do motorista deve ser anatômica, regulável, acolchoada, possuindo ventilação, suspensão e amortecimento hidráulico ou similar, levando-se em consideração todos os demais aspectos funcionais e de conforto, de modo a minimizar o desgaste físico e mental do condutor do veículo.

A fim de assegurar fácil acesso aos instrumentos e equipamentos de controle do veículo, a poltrona do motorista deve permitir o movimento longitudinal, e o encosto deve permitir ajustamentos de inclinação com a horizontal.

A poltrona do motorista deve ser posicionada tendo como referência o volante de direção, os pedais e os para-brisas, cujas posições e distâncias são elementos indicadores críticos para a condução confortável e segura do veículo, sendo instalada com o seu eixo de simetria coincidente com o do volante de direção.

Corredor de Circulação

A largura mínima do corredor de circulação, medida entre as faces laterais dos bancos e 0,30m (trinta centímetros) acima do assento dos bancos dos passageiros, deve ser de 0,65m (sessenta e cinco centímetros), desconsiderando-se os apoia-braços quando houver.

A largura do corredor de circulação na região dianteira deve de 700 mm para permitir a passagem de cadeira de rodas e o acesso à área reservada para o alojamento.

Janelas

As janelas laterais devem ser instaladas tendo uma vidraça inferior fixa e outra superior móvel, na proporção de 50% (cinquenta por cento), possuindo abertura equivalente a pelo menos 20% da área envidraçada, que deslize em caixilho próprio, de modo a oferecer visibilidade a passageiros sentados ou em pé.

Todas as janelas, inclusive para-brisa e vidro traseiro devem ser guarnecidas com vidros de segurança, conforme norma da ABNT.

Solicitação de parada

A solicitação de parada deve ser feita através de sinal sonoro e temporizado, acionado por interruptores, dispostos ao longo do salão e em cada porta, de modo a facilitar o acionamento pelos passageiros. Os interruptores devem ser fixados em cada balaústre ou coluna, encaixando-se perfeitamente ao seu redor. A conexão dos fios deve ser totalmente interna e bem protegida. No pulsante dos interruptores deve ser apresentada a simbologia internacional.

Devem ser instalados painéis / sinalizadores que uma vez acionados, apresentem na cor âmbar ou vermelha, a frase “Parada Solicitada” juntamente com o seu símbolo internacional, facilitando a sinalização para crianças, estrangeiros e analfabetos.

Os sinais luminosos (displays) indicativos de solicitação de parada devem estar localizados em cada porta de desembarque e na tampa da Caixa de Vista, permitindo-se, na impossibilidade desta última situação, estar instalado acima do primeiro banco de passageiros da fileira do lado direito ou do anteparo à ré do Posto de Comando. No Painel de Controles pode ser adotada uma simbologia para a indicação.

Na área reservada à cadeira de rodas deve existir interruptor de solicitação de parada com fácil acionamento pela pessoa portadora de deficiência, com o alarme sonoro diferenciado da solicitação de parada comum, associado a uma indicação visual no Painel de Controles.

Balaústres, Corrimãos e Colunas

Os balaústres, corrimãos e colunas devem ser construídos com tubos de aço inoxidável ou alumínio, de seção circular e diâmetro externo compreendido entre 0,03m (três centímetros) e 0,04m (quatro centímetros).

Todos os veículos devem ser equipados com, no mínimo, dois corrimãos superiores paralelos e afastados, de modo que a projeção de cada um corresponda à extremidade do assento do corredor de cada fila.

Os balaústres devem ser montados junto aos bancos, alternadamente do lado direito e esquerdo do corredor de circulação.

Junto à porta traseira, deve ser instalada uma coluna.

Apoios para Embarque e Desembarque

Alças ou balaústres devem guarnecer a entrada e as saídas do veículo, instalados sempre no interior da carroceria, admitindo-se fixá-los nas folhas das portas desde que somente se projetem para o exterior quando estiverem abertas.

Os corrimãos montados para embarque e desembarque, nos ônibus com porta dupla, devem seguir a inclinação do piso da escada, e sempre no interior da carroceria.

Iluminação Interna

A iluminação artificial do veículo deve ser produzida por fonte de luz fluorescente ou equivalente, sendo o comando colocado junto ao posto do motorista.

O arranjo das luminárias deve oferecer uma iluminação uniforme, com o índice de luminosidade não inferior a 140 (cento e quarenta) lux, à distância de 1,00m (um metro) do nível do piso do veículo.

No entanto, a fim de não prejudicar a segurança operacional do motorista, no seu posto, até a primeira fila de poltrona atrás do mesmo, admiti-se uma iluminação com índice de luminosidade não inferior a 30 (trinta) lux, de maneira a evitar reflexos no pára-brisa e nos espelhos.

Todos os veículos devem contar ainda, nos poços dos degraus, com luminárias que garantam luminosidade não inferior a 80 (oitenta) lux, com mecanismo interruptor conjugado a abertura das portas de serviço.

Caixa de Vista

A caixa de vista deve ter um comprimento externo mínimo de 2,10m (dois metros e dez centímetros) e uma altura externa mínima de 0,20m (vinte centímetros).

Deverá ser adotada caixa de vista eletrônica ou similar.

Pintura externa

Os veículos deverão ser pintados e conter elementos gráficos de comunicação e informação visual conforme especificado pela SEMOB no momento da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO.

Lixeiras

Os veículos deverão prever a instalação de lixeiras na área de circulação, sendo pelo menos uma na parte anterior e outra na parte posterior do veículo, junto à porta de saída.

Equipamento para cadeirante

f) Acessibilidade, mobilidade e circulação interna

O espaço reservado para a cadeira de rodas deverá ter 1.200 mm de comprimento e 860 mm de largura, complementado por uma área livre mínima para manobra de 1,00 m², conforme layout específico.

g) Equipamento de Elevação

O veículo deverá ser equipado com um elevador para acesso da Pessoa com Deficiência.

O sistema de elevação deverá apresentar as seguintes características:

- as características de projeto, ou seja, a resistência mecânica das peças móveis e fixas, deverão atender a Norma ADA - Americans With Disabilities ACT;
- capacidade mínima útil de elevação de 300 Kg;
- altura de elevação compatível com a distância do piso do veículo ao solo, de até 700 mm;
- deverá apresentar vão livre mínimo de 800 mm;
- o comando do sistema de elevação deverá estar situado junto a plataforma que possibilite o acesso do operador, porém com dispositivo que possibilite o manuseio pelo próprio usuário;
- o sistema de acionamento de elevação deverá ser eletro-hidráulico ou similar, sendo que o recolhimento do elevador poderá ser manual;
- dispor de dispositivo de acionamento manual do elevador, para caso de falhas no sistema;
- dispor de dispositivo de final de curso de subida da plataforma, quando atingir a altura de acesso ao veículo, para o sistema de recolhimento automático;

- a plataforma deverá ser dotada de pega-mão ao longo das laterais, posicionados a uma altura de 700 a 900 mm do piso, possuindo área livre sem nenhuma barreira para acesso da cadeira de roda;
- a plataforma deverá ser confeccionada com material anti-derrapante e identificada com cores amarela e preta com propriedades refletivas nas bordas verticais inferiores;
- a plataforma do elevador deverá conter barreiras para evitar que qualquer das rodas possa sair fora da plataforma durante sua operação, porém as mesmas não devem interferir com as manobras de entrada e saída;
- a plataforma poderá apresentar desnível máximo de 20 mm e vão máximo de 30 mm para a transposição de fronteiras de pessoas em cadeira de rodas ou outro tipo de aparelho para locomoção;
- todos os movimentos do sistema de elevação deverão ser automáticos, com funcionamento, contínuo, suave e silencioso, descendo a todos os níveis (piso, meio-fio, posições intermediárias) com operações reversas, sem permitir que o elevador trave;
- quando o elevador estiver em funcionamento transportando uma pessoa e ocorrer perda de força ou falha no equipamento na posição de elevação, deverá haver um dispositivo para evitar que este desça ou caia ou feche repentinamente, a uma velocidade superior a 30,48 cm/seg;
- a velocidade de subida e descida da plataforma com ocupante não deverá ser superior a 15,24 cm/seg e 30,48 cm/seg, nas operações de recolher ou preparar a plataforma;
- a aceleração máxima horizontal e vertical da plataforma ocupada não poderá ultrapassar a 0,3 g; e,
- não apresentar cantos vivos que possam constituir risco potencial aos usuários.

h) Sistema de Elevação

Quando o elevador estiver em operação, o sistema de acionamento deverá estar concomitantemente ligado ao sistema de freio do veículo ou outro dispositivo, impossibilitando a movimentação do veículo. É desejável um dispositivo de bloqueio do movimento descendente, ao primeiro contato com qualquer barreira física.

i) Dispositivo para fixação das cadeiras de rodas,

Preferencialmente deverá ser operado pelo usuário, atendendo as seguintes características:

- VII. ser de manuseio fácil e seguro;
- VIII. dispositivo de fixação da cadeira deverá ser solidário a estrutura do veículo;

- IX. a ancoragem da cadeira deverá resistir ao estado de inércia (aceleração e
- X. desaceleração; e
- XI. o dispositivo não deve causar danos à cadeira de rodas, devendo posicioná-la
- XII. longitudinalmente no sentido de marcha do veículo.

j) Itens de segurança para proteção dos usuários

- III. Cinto de segurança do tipo retrátil para a área da cadeira de rodas, com no mínimo 03 (três) pontos de fixação na estrutura do veículo de modo a garantir a integridade física do usuário em casos de anormalidades na operação (acidente, frenagens, curvas, etc.), além de outro para o banco direito do acompanhante no Posto de Comando;
- IV. Cinto de segurança sub-abdominal com dispositivo de regulagem para o banco central do acompanhante no posto de comando e para os quatro assentos dos bancos duplos do compartimento de passageiros.

Deve haver corrimão paralelo ao piso do veículo, conforme layout específico, instalado em toda a extensão da lateral do espaço reservado da cadeira de rodas e dos bancos duplos, com altura entre 700 e 900 mm, diâmetro de 31 a 45 mm e um espaço livre de no mínimo de 45 mm em relação a lateral do veículo. O corrimão deverá ser revestido com material resiliente e permitir boa empunhadura.

Articulação

A sanfona de articulação deve ser confeccionada em material impermeável, contendo retardadores de chama e resistente a pequenos impactos, sendo que sua fixação à carroceria deve vedar completamente o sistema, impedindo a penetração de água e poeira para o interior do veículo. O pórtico de sustentação da sanfona deve ser mantido na posição da bissetriz do ângulo horizontal do veículo, resistindo às solicitações devidas ao peso próprio da sanfona e dos passageiros posicionados sobre as tampas de inspeção.

5.2 Características específicas dos chassis

Os veículos em geral deverão observar estritamente as resoluções do CONAMA no que tange à emissão de poluentes e aos limites máximos de ruídos.

Todos os veículos deverão ter o tubo de descarga situado na parte traseira do veículo, voltados para cima, cujo comprimento deverá corresponder à altura do veículo.

A suspensão deve ser pneumática ou mista e deve atenuar vibrações induzidas na carroceria oriunda de imperfeições no pavimento, e deve ser provida de suficiente rapidez de resposta corretiva à inclinação lateral do veículo em curvas.

Todos os veículos deverão observar as resoluções do Conselho Nacional de Trânsito, no que tange ao sistema de freio de veículos.

O motor deve estar fixado à estrutura do veículo e apoiado em coxins elásticos, sendo as paredes do seu compartimento revestidas de material próprio que garanta o perfeito isolamento acústico e térmico e impeça quaisquer vazamentos de gases ou vapor.

O motor pode ser aspirado ou turboalimentado, e deve prover potência suficiente para que o veículo, com peso bruto total, obtenha desempenho compatível com pavimentos em aclave, devendo ser equipados com motor de potência líquida superior a 200 CV, que assegure a relação potência líquida/peso bruto total máximo valor igual ou superior a 10 CV/ton. Os veículos em geral deverão observar a regulamentação aplicável do Instituto Nacional de Metrologia, Normatização e Qualidade Industrial (INMETRO), no que tange à relação potência/peso dos ônibus em geral.

Anexo I.d - Especificação mínima de garagem

O presente documento é parte integrante do EDITAL de Licitação para a contratação de CONCESSIONÁRIAS operadoras para a realização do serviço de transporte público coletivo do Município de São José dos Campos.

A finalidade é apresentar a especificação técnica da infraestrutura básica necessária para instalação e operação de garagens de veículos de transporte coletivo a ser implantadas pelas CONCESSIONÁRIAS para o início da operação do novo Sistema de Transporte Público do Município de São José dos Campos.

1 Especificações

Entende-se como garagem, o terreno ou área de uso específico, oficina de manutenção e serviços complementares destinados ao apoio ao transporte coletivo urbano. No aspecto construtivo, os projetos e instalações devem estar em conformidade com as posturas e regulamentações municipais, bem como a legislação federal, incluindo, mas não se limitando à legislação ambiental.

Deve ser dado tratamento adequado ao layout e às instalações, de modo a evitar transtornos de ruído, gases e dejetos às áreas circunvizinhas.

A garagem deve priorizar o serviço público de transporte coletivo de passageiros do Município de São José dos Campos e ser dotada de todos os requisitos a seguir mencionados.

1.1 Instalações

A área do terreno deve atender satisfatoriamente às necessidades da operação, manutenção e guarda dos veículos, considerando-se um padrão mínimo de 80 m² por veículo da frota padron e de 40 m² para a frota de micro-ônibus/vans e midi-ônibus/miniônibus.

A garagem deverá dispor de áreas de estacionamento, de abastecimento, lavagem, manutenção, administração, entre outras, conforme caracterizados a seguir.

1.2 Pátio

Área fechada delimitada para estacionamento da totalidade dos veículos, sendo permitida a utilização de pátio de estacionamento adicional, localizado em outro terreno, também fechado, para a guarda dos veículos, como complementação da área da garagem.

O piso do pátio, tanto da garagem como do pátio do estacionamento complementar, caso houver, não poderá ser em terra, devendo ser pavimentado.

1.3 Posto de Abastecimento

Bombas dotadas de marcador de vazão e perfeito sistema de escoamento que permita a retenção e separação de despejos de óleo combustível, de modo a evitar o seu lançamento na rede pública de esgoto e galeria de águas pluviais.

1.4 Área de Lavagem

Área dotada de sistema de escoamento de águas servidas com instalação retentora e separadora de despejos como graxa, óleo e outras substâncias, de modo a evitar o seu lançamento na rede pública de esgoto e galeria de águas pluviais.

1.5 Inspeção de frota e manutenção

Área coberta dotada de pelo menos uma rampa ou valeta.

1.6 Almoxarifado

Área fechada e reservada para uso específico de estocagem de peças e materiais.

1.7 Lubrificação e lavagem de peças e chassi

A área de lavagem de peças deve permitir que se faça a limpeza de componentes com jatos de água quente/fria ou por imersão com equipamento específico que não desprenda gases nocivos à saúde do operador e ao meio ambiente.

As paredes da área de lavagem devem ser revestidas de cerâmica, devendo ainda existir uma mureta para proteção ao trabalhador, também revestida com cerâmica, quando não forem utilizadas máquinas específicas de lavagem.

Ambas as áreas devem contar ainda com um perfeito sistema de escoamento de águas servidas com instalação retentora e separadora de despejos como graxa, óleo e outras substâncias, de modo a evitar o seu lançamento na rede pública de esgoto e galeria de águas pluviais.

1.8 Lanternagem e Pintura

A área de funilaria e pintura deve ter sua construção isolada das demais áreas da oficina, possuir perfeito sistema de exaustão com filtros, a fim de evitar poluição sonora e ambiental e ter seus resíduos retidos e controlados.

1.9 Setor de tráfego

Área destinada ao controle das operações de tráfego, contando com instalações específicas para o Plantão de tráfego e reserva de operadores, dotados dos equipamentos e mobiliários necessários.

1.10 Portaria

- De Veículos: Local próprio para entrada e saída de veículos, provido de portão e instalações para controle de movimentação da frota.
- De Pessoal: Local próprio para entrada e saída de pessoas autorizadas, com instalações adequadas para controle de movimentação.

1.11 Administração

Área destinada aos serviços administrativos.

A garagem deverá contar ainda com instalações de apoio como: sanitários, vestiários e refeitórios.

1.12 Equipamentos e Dispositivos

A garagem deverá contar com no mínimo:

- Veículo Socorro Mecânico;

- Veículo Auxiliar para fiscalização e controle.

MINUTA

Anexo I.e. Especificação do Sistema de Atendimento aos Usuários do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos

O presente documento é parte integrante do EDITAL de Licitação para a contratação de Operadoras para a prestação do Sistema de Transporte Público do Município de São José dos Campos.

A finalidade deste Anexo I.e. é apresentar as características do Sistema de Atendimento aos Usuários do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos.

1 Especificação geral do Sistema de Atendimento aos Usuários do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos

O Sistema de Atendimento aos Usuários do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos deverá ser implantado pelas CONCESSIONÁRIAS conjuntamente, através da disponibilização à população de canais de comunicação gratuitos, por meios como: telefone 0800 ou similar que permita ligação gratuita pelos Usuários, Internet e/ou atendimento pessoal.

O Sistema de Atendimento aos Usuários do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos deverá assegurar o direito do Usuário ao registro de reclamações, sugestões e à solicitação de informações para o uso do Sistema de Transporte Coletivo do Município de São José dos Campos.

As formas de acesso dos Usuários ao Sistema de Atendimento aos Usuários do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos deverão ser permanentemente divulgadas nos veículos e em locais de concentração de Usuários, sempre com a devida visibilidade.

O atendimento aos Usuários deverá ser no mínimo de segunda-feira à sábado, das 07h00 às 19h00, quando por meio telefônico e presencial, devendo o sistema de informação eletrônico via Internet ser mantido permanentemente no ar com orientações completas sobre o atendimento telefônico e presencial, se aplicável.

O Sistema de Atendimento aos Usuários do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos deverá se basear em sistema informatizado para registro de todos os dados originários dos contatos estabelecidos pelos Usuários e gravação em formato digital das conversas estabelecidas entre atendentes e Usuários.

Além das atividades correntes de atendimento ao Usuário, a operação do Sistema de Atendimento aos Usuários do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos inclui:

- a) Avaliação das sugestões e reclamações, visando a:
 - i) Melhoria dos serviços prestados;
 - ii) Correção de erros, omissões, desvios ou abusos na prestação dos serviços;
 - iii) Prevenção e correção de atos e procedimentos incompatíveis;
 - iv) Proteção dos direitos dos Usuários.
- v) Produção de dados que servirão de insumos para cálculo dos indicadores de qualidade, conforme Anexo VI deste EDITAL.

- b) Preparação de estatísticas periódicas sobre os contatos estabelecidos, classificados por tipo de contato, tipo de reclamação ou sugestão, linha do Sistema de Transporte Público, e outros critérios a serem definidos em conjunto com a SEMOB;
- c) Manutenção de arquivos de voz, em formato digital, das reclamações, para o caso de haver solicitação de acesso a esses materiais por parte da SEMOB.

2 Procedimentos do Sistema de Atendimento aos Usuários do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos

2.1. Prestação de informações

Após a identificação e análise da informação solicitada, o operador do Sistema de Atendimento aos Usuários deverá utilizar todos os elementos que possam auxiliar na resposta ao Usuário, especialmente: Tabelas Horárias; descrição dos trajetos das linhas e mapas; forma de acesso ao Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa e Tarifa Dinâmica por aplicação eletrônica; e localização dos *Checkpoints*. Tais elementos devem estar sempre disponíveis aos atendentes do Sistema de Atendimento aos Usuários.

2.2 Reclamações

A reclamação é uma manifestação de insatisfação do cliente em relação aos serviços prestados, portanto, o Sistema de Atendimento aos Usuários deverá sempre verificar se o Usuário possui os seguintes elementos mínimos para registrar uma reclamação e procurar uma solução:

- a) Número da linha;
- b) Número do veículo;
- c) Local da ocorrência;
- d) Data e horário da ocorrência;
- e) Descrição da ocorrência;
- f) Dados pessoais do reclamante (o mínimo necessário, como nome e e-mail ou número de telefone para contato);
- g) Outros esclarecimentos pertinentes que impliquem em uso mínimo de dados pessoais de Usuários.

Todas as reclamações deverão ser posteriormente analisadas, sendo obrigatório o envio de carta resposta por email (preferencialmente) ou por correio se o Usuário assim preferir, contendo as providências adotadas pela CONCESSIONÁRIA em relação à reclamação.

O histórico de dados relativos às reclamações de Usuários, incluindo arquivos digitalizados, sumários com identificação e descrição das reclamações realizadas e as providências adotadas pela CONCESSIONÁRIA, são propriedade do Município de São José dos Campos e deverão ser remetidos à SEMOB na forma que for por esta solicitada.

2.3. Sugestões

A sugestão consiste em ideias, contribuições ou pareceres para melhoria dos serviços, que devem ser analisados pelas CONCESSIONÁRIAS e remetidos à SEMOB.

As sugestões recebidas deverão ser respondidas aos Usuários, mediante o envio de carta resposta por email (preferencialmente ou por correio se o Usuário assim preferir), dando ciência da recepção das sugestões e de que a mesma estará sendo avaliada para modificações futuras do serviço, bem como agradecendo a manifestação. Na medida do possível e a depender de manifestação da SEMOB nesse sentido, a carta resposta deve oferecer uma avaliação da sugestão.

Todas as sugestões devem ser enviadas à SEMOB semanalmente na forma de relatório, em arquivo digital, contendo um quadro com identificação e descrição das sugestões realizadas pelos Usuários no período. Todos os dados relativos às sugestões dos Usuários são propriedade do Município de São José dos Campos e deverão ser remetidos à SEMOB na íntegra e no formato adequado sempre que solicitado.

3 Implantação do Sistema de Atendimento aos Usuários do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos

As CONCESSIONÁRIAS, de forma conjunta, deverão, antes da implantação do Sistema de Atendimento aos Usuários, apresentar à SEMOB, no prazo de 40 (quarenta) dias a contar da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO, o projeto do Sistema de Atendimento aos Usuários, contendo:

- a) Quantidade de atendentes;
- b) Dias e horários de atendimento;
- c) Demonstração da adequação do software gerencial às especificações técnicas estabelecidas em regulação do Município de São José dos Campos que vier a ser aprovada;
- d) Demonstração da adequação da base de dados a ser empregada para as informações aos elementos mínimos estabelecidos em regulação do Município de São José dos Campos que vier a ser aprovada;
- e) Especificação técnica dos demais equipamentos empregados;
- f) Situação de prestação do serviço, se diretamente realizada pelas CONCESSIONÁRIAS ou mediante a contratação de terceiros, que, nesse caso, deverão ser autorizados pela SEMOB;
- g) Tipo e quantidade dos treinamentos a serem ministrados aos atendentes;
- h) Programação de implantação, incluindo data prevista para a disponibilização do serviço;

- i) Formas de divulgação do serviço;
- j) Adequação do serviço ao Sistema de Comunicação com o Usuário do Transporte Público de São José dos Campos oferecido diretamente pela SEMOB, conforme regulação que vier a ser aprovada em São José dos Campos;
- k) Adequação do serviço à política de uso e proteção de dados pessoais que vier a ser aprovada por regulação em São José dos Campos.

A SEMOB analisará o projeto de implantação apresentado, podendo recusá-lo caso sejam identificadas soluções que modifiquem, em muito, as funcionalidades mínimas especificadas neste Anexo, caso em que caberá às CONCESSIONÁRIAS realizar novo projeto ou revisá-lo.

O Sistema de Atendimento ao Usuário deverá estar disponível no máximo 90 (noventa) dias após a assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO, sendo que 20 (vinte) dias antes da data de início da operação do Sistema de Transporte Público deverá ser implantado um sistema de comunicação provisório para informar o Usuário sobre todas as modificações da prestação dos serviços de transporte público coletivo empreendidas em São José dos Campos com o início da execução do CONTRATO DE CONCESSÃO.

A obrigação por parte das CONCESSIONÁRIAS de implantação do presente Sistema de Atendimento aos Usuários do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos remanesce inclusive diante da implementação pelo Poder CONCEDENTE de eventual sistema paralelo de comunicação com os usuários.

ANEXO II - MINUTA-MODELO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

CONTRATO Nº _____

CONTRATANTES: O MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS E

.....
Para CONCESSÃO do SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO MUNICÍPIO, NAS MODALIDADES REGULAR E SOB DEMANDA na conformidade dos Anexos deste Contrato e Projeto Básico, incluindo o fornecimento de materiais, mão de obra e equipamentos necessários.

Data: .../.../2020

Prazo: 10 (dez) anos

Valor: R\$

MODALIDADE: Concorrência Pública Internacional nº

Processo Interno:

DAS PARTES

O MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, com sede à Rua José de Alencar nº 123, Vila Santa Luzia, inscrito no CNPJ sob o nº 46.643.466/0001-06, Inscrição Estadual nº isento, representado pelo Secretário da Secretaria de Mobilidade Urbana, Sr., portador do CPF nº e do RG nº, autorizado pelo **Decreto de delegação nº de.... de**, adiante designada simplesmente CONCEDENTE, e, com sede à, na cidade de....., inscrita no CNPJ sob o nº....., Inscrição Municipal nº....., representada por, Sr....., portador do CPF nº..... e do RG. nº....., residente e domiciliado à na cidade de, adiante designada simplesmente CONCESSIONÁRIA, nos termos do disposto nas Leis Federais nºs 8.666/93, 8.987/95 e 12.587/12, na Lei Complementar Municipal nº 629/2020, no Decreto Municipal nº, bem como no EDITAL de Concorrência Pública de nº e nas demais normas aplicadas na espécie, mediante as cláusulas e condições seguintes, ajustam o que se segue:

CAPÍTULO I - DO OBJETO, DA ÁREA E DO PRAZO DA CONCESSÃO

Cláusula 1ª. Constitui objeto do presente contrato a exploração e a prestação dos serviços, por conta e risco da CONCESSIONÁRIA, do Sistema de Transporte Público de passageiros de São José dos Campos, a ser prestado mediante concessão, a título oneroso, do lote vinculado à área de operação preferencial especificada no Anexo I.b do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº, a cujas regras o presente instrumento se submete, assim como às contidas na legislação municipal de transporte coletivo.

Cláusula 2ª. Os serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo de passageiros no Município de São José dos Campos, parte constitutiva do objeto do presente contrato, compreendem: Serviço Regular, Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa e Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica.

§ 1º O Serviço Regular de transporte público coletivo consiste em itinerários regulares fixos, e cobrança de tarifa fixa integrada, contra a única exigência de pagamento da Tarifa Pública fixada em Decreto pelo Município, observadas as gratuidades, descontos tarifários e integrações tarifárias exigidas em lei municipal, a ser ofertado conforme as OSOs confirmadas pelo CONCEDENTE durante a vigência do CONTRATO DE CONCESSÃO.

§2º O Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa consiste em serviços regulares com tarifa fixa integrada aos demais serviços do Sistema de Transporte Público conforme a regulação municipal, todavia com possibilidade de introdução de flexibilidades no itinerário e/ou nas partidas, contra a única exigência de pagamento da Tarifa Pública fixada pelo Município, observadas as gratuidades, descontos tarifários e integrações tarifárias exigidas em lei municipal, a serem ofertados conforme as Especificações de Serviço e/ou OSOs confirmadas pelo CONCEDENTE durante a vigência do CONTRATO DE CONCESSÃO.

- I. O Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa na categoria Rota Flexível operará com tabela horária de partidas fixas, mas admitindo um grau de flexibilidade nos itinerários, conforme a variabilidade que venha a ser possível para a prestação do serviço, de acordo com o algoritmo do Sistema de Transporte Responsivo à Demanda, que consistirá em uma das plataformas integradas de mobilidade a serem disponibilizadas para a prestação do serviço.
- II. Na categoria Partida Flexível do Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa, cada linha operará com um itinerário fixo e um número de partidas mínimas predefinidas, mas complementado por um número adicional de partidas sem horário pré-determinado, que serão despachados em função da demanda. Esse número de partidas adicionais ao dia será indicado diariamente pelo CONCEDENTE sem estarem associados a uma tabela

horária, e conforme a variabilidade que venha a ser possível para a prestação do serviço, de acordo com o algoritmo do Sistema de Transporte Responsivo à Demanda, que consistirá em uma das plataformas integradas de mobilidade a serem disponibilizadas para a prestação do serviço.

- III. O Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa na categoria Rotas e Partidas Flexíveis consiste em itinerário com partidas flexíveis, que permite à CONCESSIONÁRIA encontrar, através de algoritmo, a melhor rota que liga um local de origem, um local de destino e possíveis *Checkpoints* intermediários.

§3º O Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica poderá operar, quando autorizado por regulação pelo CONCEDENTE, sem rotas predefinidas, sendo os trajetos e paradas definidos por algoritmo em função dos locais de origem e destino dos passageiros que realizem os chamados a partir de aplicação eletrônica, mediante as Especificações de Serviço do CONCEDENTE.

§4º Os Serviços Sob Demanda Tarifa Fixa, assim como os Serviços Sob Demanda Tarifa Dinâmica quando autorizados, terão as rotas flexíveis e as partidas flexíveis, em cada caso, geradas por Sistema de Transporte Público Responsivo à Demanda desenvolvido pelo CONCEDENTE, direta ou indiretamente.

§5º A prestação dos serviços descritos na cláusula 2ª será exercido por qualquer Modo de Transporte autorizado pelo CONCEDENTE no Anexo I.c do Edital de Concorrência Internacional nº./2020 ou por regulamento municipal que venha a substituí-lo.

§6º A execução dos serviços descritos nesta Seção, especialmente na cláusula 2ª, deve ser realizada mediante a utilização de frota de veículos, recursos humanos e materiais adequados em conformidade com o Anexo I.c do EDITAL de Concorrência Pública nº e com o layout e a comunicação visual fornecidas pela SEMOB no momento da assinatura deste Contrato, com o Decreto nº./2020, assim como com a legislação municipal de transporte coletivo.

§7º Na prestação do Serviço Regular e do Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa, a CONCESSIONÁRIA deve cobrar dos Usuários apenas a Tarifa Pública oficial fixada ou autorizada pelo CONCEDENTE na forma da legislação municipal e regulamentos aplicáveis, e a cobrança ocorrerá de modo automático, mediante sistema com uso de equipamentos de Bilhetagem Eletrônica a ser instalado pelo Município, direta ou indiretamente, no interior dos veículos, equipamentos estes destinados à leitura dos meios de pagamento autorizados pelo Município.

Cláusula 3ª. No início da operação, a CONCESSIONÁRIA prestará os serviços objeto da CONCESSÃO conforme as especificações do Projeto Básico da rede de transporte inicial (Anexo I do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº).

Parágrafo único. Durante os primeiros 12 (doze) meses de operação dos serviços da CONCESSÃO, o CONCEDENTE, em conjunto com a CONCESSIONÁRIA, realizará estudos complementares aos apresentados no Anexo I.b do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº visando à realização de um Ajuste da Rede de Transporte Inicial para racionalização do serviço, a ampliação da qualidade e a modicidade tarifária.

Cláusula 4ª. Caberá à CONCESSIONÁRIA, de forma conjunta com a CONCESSIONÁRIA do outro lote, a implantação do Sistema de Atendimento aos Usuários do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos, serviço de informações sobre o funcionamento do serviço, visando a orientação do Usuário para a sua adequada utilização, bem como a recepção de reclamações e sugestões por meio eletrônico e de atendimento telefônico, assim como disponibilização de linha de acesso gratuito, durante o horário comercial, conforme descrito no Anexo I.e do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº

Cláusula 5ª. A operação dos serviços objeto da CONCESSÃO do lote ... compreende a execução de viagens com o uso da frota, de pessoal necessário para operá-la e mantê-la, em serviços organizados em linhas, cujas características, incluindo itinerário, partidas e frequência, entre outras, serão fixadas pelo CONCEDENTE ou por este autorizadas, conforme o caso, em Especificações de Serviço e OSOs, na forma deste CONTRATO DE CONCESSÃO e seus anexos.

Cláusula 6ª. As características operacionais do serviço tais como: rota, frequência, regularidade, frota, itinerários e linhas poderão ser alteradas, a critério do CONCEDENTE, em Ajustes Operacionais, que podem ser realizados de ofício pelo CONCEDENTE ou ser objeto de solicitação pela CONCESSIONÁRIA de acordo com as regras deste Contrato, do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº, incluindo seus Anexos, e da legislação municipal vigente, observadas as particularidades dos tipos de serviço descritos neste capítulo, especialmente na cláusula 2ª.

§1º. O CONCEDENTE poderá realizar Ajuste Operacional de ofício ou a pedido da CONCESSIONÁRIA diante de alterações pontuais que se mostrem necessárias na oferta do serviço por conta da realização de eventos envolvendo grandes volumes de pessoas ou por conta da realização de obras no Município que levem à necessidade de alteração temporária das características do Sistema de Transporte Público.

§2º. O CONCEDENTE realizará outros Ajustes Operacionais necessários, que não sejam ocasionados pelos motivos apontados na alínea anterior, após verificada a necessidade de ajustar as características operacionais do Sistema de Transporte Público nos termos do Decreto nº./2020 ou de outra regulação municipal que venha a substituí-lo.

§3º. As variações de oferta e demanda eventualmente ocasionadas pelos Ajustes Operacionais não serão causa para a Revisão Extraordinária do CONTRATO DE

CONCESSÃO, devendo ser verificadas as regras do Anexo IX do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº e do Decreto nº./2020 ou outro decreto municipal que venha a substituí-lo no evento das variações de oferta e demanda no curso do Contrato.

Cláusula 7ª. A CONCESSÃO para exploração e prestação do serviço de transporte público coletivo terá prazo de 10 (dez) anos, contados a partir do início da execução dos serviços objeto do presente Contrato.

§1º O prazo para início da operação dos serviços é de 90 (noventa) dias, contado da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO, podendo o início da operação ocorrer antes.

§2º No prazo máximo de 10 (dez) dias, anteriores à data definida para o início de operação, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar as suas instalações de garagem e a frota para vistoria pelo CONCEDENTE.

- I. As instalações de garagem deverão ser apresentadas nas condições mínimas definidas no Anexo I.d do EDITAL de Concorrência Pública nº;
- II. No decorrer do período entre a assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO e o vencimento do prazo para a apresentação das instalações e da frota, o CONCEDENTE realizará acompanhamento das ações realizadas pela CONCESSIONÁRIA, que deverá comunicar o CONCEDENTE por escrito com ao menos 5 (cinco) dias de antecedência, para que a presença de um representante do CONCEDENTE às referidas instalações se realize.

CAPÍTULO II - DO PREÇO DO SERVIÇO

Cláusula 8ª. Os serviços de transporte coletivo Regular e Sob Demanda Tarifa Fixa prestados pela CONCESSIONÁRIA serão remunerados por meio da Tarifa Técnica de Remuneração estabelecida para o lote ao final da Concorrência Pública Internacional nº, conforme os valores indicados pela Concorrente vencedora deste lote, observando-se as condições previstas neste, Contrato, no EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº e na legislação municipal competente.

§1º A Tarifa Técnica de Remuneração no valor de R\$ (..... reais) será aplicada ao presente CONTRATO, conforme das regras do EDITAL de licitação.

§2º A remuneração final cabível à CONCESSIONÁRIA poderá variar conforme a verificação do PDM detalhado no Anexo VI do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº .../2020, e com as eventuais modificações que vierem a ser aplicadas pelo CONCEDENTE aos seus parâmetros e à sua metodologia ao longo da execução do presente Contrato.

§3º O desempenho da CONCESSIONÁRIA avaliado conforme o PDM, cuja metodologia está detalhada no Anexo VI do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº .../2020, pode gerar Bônus ou Dedução na aplicação da Tarifa Técnica de Remuneração, e estes Bônus e Deduções serão liquidados trimestralmente ao longo da execução do Contrato.

§4º A liquidação de eventuais Bônus gerados à CONCESSIONÁRIA por conta do seu enquadramento no PDM dos INDICADORES DE DESEMPENHO E QUALIDADE previstos no Anexo VI do EDITAL dependerá da existência de fundos suficientes gerados pelas multas dos sistemas de transporte coletivo e seletivo do Município, conforme a Lei Municipal nº. 5.185, de 1º de abril de 1998, e virá a ocorrer na data futura em que houver saldo positivo suficiente no Fundo Municipal de Transportes decorrente de multas dos sistemas de transporte coletivo e seletivo para sua quitação.

§5º O PDM indicado no Parágrafo 2º da Cláusula 8ª do presente Contrato e detalhado no Anexo VI do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº e no Decreto nº./2020 somente incidirá sobre a remuneração da CONCESSIONÁRIA, gerando Bônus ou Deduções, a partir do 13º (décimo terceiro) mês de execução do presente Contrato ou após realizado o Ajuste da Rede de Transporte Inicial.

Cláusula 9ª. A Tarifa Pública a ser cobrada dos Usuários é fixada pelo CONCEDENTE, nos termos da legislação municipal, e pode ser diferenciada em função das características técnicas de cada tipo de serviço, linha ou Usuário; da integração tarifária dos serviços que integram o Sistema de Transporte Público objeto deste EDITAL; e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de Usuários, conforme as gratuidades e as integrações previstas na legislação municipal.

§1º A Tarifa Pública a ser aplicada aos Usuários quando da vigência do Contrato está atualmente fixada pelo CONCEDENTE, conforme o Decreto nº./2020, no valor de, (..... centavos), acima da Tarifa Técnica de Remuneração, de forma a gerar o Superávit financeiro que será mantido ao longo da execução do Contrato de CONCESSÃO conforme a metodologia detalhada no Anexo V do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº

§2º O Superávit financeiro resultante da diferença a maior da subtração do valor da Tarifa Pública pelo valor da Tarifa Técnica de Remuneração será revertido ao CONCEDENTE para uso no Sistema de Mobilidade Urbana, nos termos da legislação municipal, e sempre em prol da modicidade tarifária e da eficiência dos serviços de mobilidade da cidade conforme o interesse dos Usuários. O uso do Superávit financeiro incluirá o investimento em atividades de pesquisa em prol da mobilidade urbana em São José dos Campos, como definido na Lei de Inovação (Lei Federal nº. 10.973, especialmente no seu art. 19,

§2º-A, XII), principalmente para cobrir custos de desenvolvimento e contratação relacionados a plataformas de tecnologia que servirão para o monitoramento, fiscalização e gestão financeira do Transporte Público Coletivo e a sua integração com o Sistema de Mobilidade Urbana.

§3º A Tarifa Técnica de Remuneração será objeto de Reajuste Anual e revisões periódicas e/ou extraordinárias nos termos deste CONTRATO DE CONCESSÃO, do EDITAL de Concorrência Pública nº e da legislação municipal, visando a manter o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato constante.

§4º A Tarifa Pública e a Tarifa Técnica de Remuneração são diferenciadas pelo CONCEDENTE como fixado no EDITAL de CONCORRÊNCIA Pública Internacional nº. .../2020, podendo o CONCEDENTE modificar a metodologia de Superávit financeiro constante no Anexo V do EDITAL nos termos da legislação e da regulação municipal, sempre preservando a existência de um Superávit tarifário.

§5º A variação do parâmetro de Superávit financeiro constante no Anexo V, seja para mais ou para menos, não implicará em revisão extraordinária do CONTRATO DE CONCESSÃO, pois o modelo de Superávit financeiro deste EDITAL de CONCESSÃO dissocia a Tarifa Técnica de Remuneração e a execução do CONTRATO DE CONCESSÃO da política tarifária praticada pelo Município para fixar a Tarifa Técnica de Remuneração e a Tarifa Pública com prioridade na eficiência global do Sistema de Mobilidade Urbana para os Usuários.

§6º As gratuidades e os descontos tarifários em vigor para o Sistema de Transporte Público de São José dos Campos são os relacionados nos Anexos III e IV do EDITAL de Concorrência Pública nº, assim como as integrações tarifárias são as relacionadas nos Anexos I e IV do EDITAL de Concorrência Pública nº

§7º As alterações na demanda e/ou na receita gerada pela Tarifa Técnica de Remuneração que decorrerem de variações nas gratuidades e nos descontos tarifários por conta de fatores demográficos previsíveis e, portanto, não ocasionadas por ação do CONCEDENTE, são parte do risco contratual assumido pela CONCESSIONÁRIA e não são causa para revisão extraordinária do CONTRATO DE CONCESSÃO.

§8º A CONCESSIONÁRIA, por sua conta e risco e com anuência do CONCEDENTE, poderá realizar descontos nas tarifas aplicadas aos Usuários, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da Tarifa Técnica de Remuneração, ou de aplicação de recursos do Fundo Municipal de Transportes e/ou de conta-arrecadação aplicável à gestão financeira do Sistema de Transporte Público para cobrir eventuais déficits gerados por descontos nas Tarifas Públicas de iniciativa da CONCESSIONÁRIA.

Cláusula 10. O pagamento da Tarifa Pública pelos Usuários será realizado pelos Meios de Pagamento autorizados pelo CONCEDENTE, a serem implantados, operados e objeto de

manutenção pelo CONCEDENTE, por prestação direta ou indireta, conforme informações prévias fornecidas no Anexo I.a do EDITAL de Concorrência Pública nº

§1º O CONCEDENTE também ficará responsável, por prestação direta ou indireta, pela implantação, manutenção e operação de sistema de liquidação e compensação financeira, ao qual a CONCESSIONÁRIA deverá aderir para receber sua remuneração devida, na forma indicada pelo CONCEDENTE, nos termos da legislação municipal e conforme informações prévias fornecidas no Anexo I.a do EDITAL de Concorrência Pública nº

Cláusula 11. O CONCEDENTE poderá incluir futuramente o Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica constante no item 2.2.3 da Seção 2 do EDITAL de Concorrência Pública nº em Especificação de Serviço para ser operado pela CONCESSIONÁRIA, ocasião em que será realizada Revisão Extraordinária do CONTRATO DE CONCESSÃO.

§1º Os parâmetros aplicáveis à remuneração da CONCESSIONÁRIA pelo Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica serão definidos por Decreto, conforme a legislação municipal, e a remuneração cabida às CONCESSIONÁRIAS nesse caso será tratada como Receita Alternativa do Sistema de Transporte Público.

§2º Além de outras regras que sejam definidas pelo CONCEDENTE para a remuneração cabível pela operação do Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica como Receita Alternativa, a CONCESSIONÁRIA poderá operar esse serviço mediante o pagamento de taxa a ser fixada pelo CONCEDENTE no ato de autorização do Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica por Decreto, taxa esta que considerará a quilometragem percorrida, o número de viagens realizadas, ou ambos fatores de operação específica do Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica.

Cláusula 12. A CONCESSIONÁRIA poderá explorar, como fonte de Receita Alternativa, mediante autorização obtida do CONCEDENTE, a veiculação de publicidade nos veículos da Frota, nas condições estabelecidas na Lei Municipal nº. 8.986, de 18 de setembro de 2013, ou outra que vier a substituí-la, assim como outras fontes de Receita Alternativa que a legislação municipal e o CONCEDENTE venham a autorizar.

§1º As fontes de Receita Alternativa deverão fazer parte da planilha de custos tarifários da CONCESSIONÁRIA.

§2º Quaisquer fontes de Receita Alternativa serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato e terão parcela revertida para o CONCEDENTE em prol da modicidade tarifária, conforme estiver estabelecido na legislação municipal, especialmente no Decreto nº. /2020.

§3º A exploração publicitária em pontos de parada, estações de conexão e terminais, quando implantados, bem como a exploração de espaços comerciais nestes locais e outros projetos associados em transporte, são de exclusividade do CONCEDENTE, ou a quem ele vier a delegar.

§4º A CONCESSIONÁRIA poderá explorar outras fontes de Receita Alternativa permitidas pela legislação e autorizadas por escrito pelo CONCEDENTE, independentemente de aditivo ao CONTRATO DE CONCESSÃO.

CAPÍTULO III - INDICADORES DE DESEMPENHO E QUALIDADE

Cláusula 13. Os INDICADORES DE DESEMPENHO descritos no Anexo VI do **EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº. .../2020** devem ser observados pela CONCESSIONÁRIA e seu descumprimento pode vir a gerar sanções administrativas para a CONCESSIONÁRIA, ou os efeitos previstos no Capítulo II deste CONTRATO DE CONCESSÃO, sem prejuízo da obrigação de cumprimento dos deveres especificados na legislação pertinente, nos regulamentos e no CONTRATO DE CONCESSÃO.

CAPÍTULO IV - DO PROCEDIMENTO PARA O REAJUSTE E A REVISÃO ORDINÁRIA E EXTRAORDINÁRIA DAS TARIFAS

Cláusula 14. A CONCESSIONÁRIA fará jus ao Reajuste Anual da Tarifa Técnica de Remuneração a cada 12 (doze) meses após iniciada a execução do CONTRATO DE CONCESSÃO, nos termos deste do Contrato, do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº/2020 e da legislação federal e municipal aplicável.

§1º Não caberá reajuste da Tarifa Técnica de Remuneração no prazo compreendido entre a assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO e o início da vigência e execução do Contrato, ainda que eventualmente haja variações na Tarifa Pública entre a assinatura do Contrato e o início da sua vigência e execução, já que a Tarifa Pública em vigor no Município anteriormente ao início da vigência e execução do Contrato não se aplica ao Contrato.

§2º O Reajuste Anual será fundamentado em estudo técnico que considerará a multiplicação da Tarifa Técnica de Remuneração na data de referência inicial pelo Fator de Reajuste R , obtido através da seguinte expressão paramétrica:

$$R_t = [x_w w + x_c c + x_p p] \times 100$$

Onde:

- w : é a variação percentual acumulada dos valores pagos de salário da data de referência até a data de reajuste. Será utilizada a variação anual média dos salários da cidade de São José dos Campos, com base na Relação Anual de Informações Sociais (RAIS).

- c : é a variação percentual acumulada dos preços dos combustíveis da data de referência inicial até a data de reajuste. Será utilizada a variação do preço do diesel S10, ou aquele que o venha substituir em razão de adequações dos motores dos ônibus, conforme Pesquisa de Preços da Agência Nacional de Petróleo - ANP (Sistema de Levantamento de Preços -SLP), considerando a coleta mensal no município de São José dos Campos - Preço Distribuidora - Preço Médio, sendo sempre considerado o preço referente ao mês anterior ao da data base de reajuste e aquele correspondente ao mês anterior ao último reajuste da Tarifa Técnica de Remuneração.
- p : é a variação do índice acumulado da inflação da data de referência inicial até a data de reajuste. Será utilizado o IPC - FIPE. Esse índice é divulgado em publicação mensal realizada pela FIPE – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas da Universidade de São Paulo.
- x_w : porcentagem dos custos operacionais no que diz respeito aos gastos com salários.
- x_c : porcentagem dos custos operacionais no que diz respeito aos gastos com combustível.
- x_p : porcentagem dos custos operacionais no que diz respeito ao que não é nem salário e nem combustível.
- R_t : é o Fator de Reajuste Anual vigente no ano t .

§3º O Fator de Reajuste R será específico para cada lote. No início da execução do Contrato de Concessão as expressões paramétricas dos fatores R serão as seguintes:

$$R_1 = [0,40 w + 0,31 c + 0,29 p] \times 100$$

$$R_2 = [0,43 w + 0,29 c + 0,28 p] \times 100$$

Onde:

- R_1 refere-se ao lote 1;
- R_2 refere-se ao lote 2.

§4º A data de referência para realização do reajuste será a data da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO para o primeiro reajuste anual e a data da última Revisão Ordinária para os demais períodos.

Cláusula 15. A CONCESSIONÁRIA terá direito à Revisão Ordinária do Contrato, de acordo com as regras discriminadas nos parágrafos a seguir.

§1º A primeira Revisão Ordinária do Contrato consistirá no Ajuste da Rede de Transporte Inicial, justificado pelos estudos indicados no item 4.2.1, do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº, o que deve ser aprovado pelo CONCEDENTE e implementado pela CONCESSIONÁRIA até o 12º (décimo segundo) mês de execução do Contrato.

§2º As demais Revisões Ordinárias ocorrerão com a seguinte periodicidade:

- I. A primeira Revisão Ordinária terá início após 12 (doze) meses de vigência do CONTRATO DE CONCESSÃO e terá por objeto os estudos realizados na forma do item 2.3.5 deste EDITAL e que contemplarão os ajustes realizados desde o início da operação, cujo conjunto este EDITAL denomina Ajuste da Rede de Transporte Inicial;
- II. A segunda Revisão Ordinária terá início após 4 (quatro) anos de vigência do CONTRATO DE CONCESSÃO;
- III. A terceira Revisão Ordinária terá início após 7 (sete) anos de vigência do CONTRATO DE CONCESSÃO;
- IV. A quarta Revisão Ordinária terá início no 10º ano de vigência do CONTRATO DE CONCESSÃO.

§3º A Revisão Ordinária se baseia nas práticas contábeis aceitas para a metodologia de Fluxo de Caixa Marginal e tem por objetivo:

- I. Verificar a incorporação da parcela das Receitas Alternativas em favor da modicidade da tarifa ao Usuário;
- II. Aferir a correção do Fator de Reajuste Anual em face da realidade da CONCESSÃO;
- III. Corrigir a Tarifa Técnica de Remuneração se necessário diante da realidade de oferta e demanda aplicável ao Sistema de Transporte Público e da verificação do valor presente da Tarifa Técnica de Referência;
- IV. Promover o equilíbrio econômico-financeiro da CONCESSÃO por outros meios que não os anteriormente indicados, de acordo com as premissas econômicas fixadas nos Anexos IV, V e IX do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº/2020, ou de acordo com outras premissas e parâmetros novos que o CONCEDENTE entender mais apropriados para mensurar o equilíbrio do Contrato no evento da Revisão Ordinária.
- V. Alterar os pesos correspondentes aos elementos da expressão paramétrica que correspondem às porcentagens x_w , x_c , x_p , definidas no item 4.1.2

EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº/2020, justificadamente.

- VI. As revisões ordinárias deverão se basear na metodologia conhecida como Fluxo de Caixa Marginal, que será a guia última da tomada de decisão a respeito do ajuste tarifário.
- VII. O Fluxo de Caixa Marginal deverá utilizar os parâmetros estabelecidos no Fluxo de Caixa original da CONCESSIONÁRIA e no Plano de Negócios, apresentados para o **EDITAL de Concorrência Pública nº.....**.

Cláusula 16. A Tarifa Técnica de Remuneração poderá ser objeto de Revisão Extraordinária para restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato diante de eventos que sejam: extraordinários, imprevisíveis, estranhos à vontade do CONCEDENTE e/ou da CONCESSIONÁRIA, inevitáveis, e tenham comprovadamente gerado desequilíbrio na equação econômico-financeira do Contrato, conforme os parâmetros do Anexo V e a verificação em Fluxo de Caixa Marginal.

§1º Entre os eventos relacionados neste item, os seguintes poderão ser causa para Revisão Extraordinária:

- I. Modificações operacionais determinadas pelo CONCEDENTE com o objetivo de melhorar o atendimento aos Usuários e a eficiência do Sistema de Transporte Público, de comprovada repercussão nos custos da CONCESSIONÁRIA, para mais ou para menos, conforme o caso, e que não estejam originalmente previstas no Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA, assim como ultrapassem os parâmetros máximos de risco de oferta e demanda estabelecidos no Anexo IX;
- II. Implantação de soluções de integração tarifária com outros modos de transporte coletivo ou individual, ou que sejam novas dentro do Sistema de Transporte Público, e causem comprovada repercussão nos custos da CONCESSIONÁRIA, para mais ou para menos;
- III. Ocorrência de variação da composição de investimentos em frota decorrente de determinação do CONCEDENTE, em razão de acréscimo ou diminuição de veículos não previstos no Plano de Negócios, mudança de tecnologias ou de tipo de veículo, ou modificação de vida útil ou da idade média máxima como estabelecida no EDITAL, se tal ocorrência causar comprovada repercussão nos custos da CONCESSIONÁRIA, para mais ou para menos;

- IV. A criação, alteração ou extinção de tributos, ressalvados os impostos sobre a renda, que incidem sobre o serviço ou a receita das CONCESSIONÁRIAS ou a imposição de disposições legais, após a data de apresentação das propostas, de comprovada repercussão nos custos da CONCESSIONÁRIA, para mais ou para menos, conforme o caso;
- V. A alteração da forma de cobrança do INSS sobre a Folha de Pagamento conforme considerado no Plano de Negócios, observando as disposições da Lei Federal nº. 13.670, de 30 de maio de 2018, ou norma que vier a substituí-la ou alterá-la;
- VI. Modificações nos encargos da CONCESSIONÁRIA, relativos aos investimentos, em relação ao definido no EDITAL, de comprovada repercussão nos custos da CONCESSIONÁRIA, para mais ou para menos, conforme o caso;
- VII. Ocorrências supervenientes, decorrentes de força maior, caso fortuito, fato do príncipe, fato da Administração ou de interferências imprevistas que resultem, comprovadamente, em acréscimo ou redução dos custos da CONCESSIONÁRIA.

§2º. São riscos assumidos pela CONCESSIONÁRIA, que não ensejam a Revisão Extraordinária do Contrato, independentemente de outros mencionados neste EDITAL e no CONTRATO DE CONCESSÃO:

- I. Todos aqueles relacionados com a sua atividade empresarial e, especialmente, a não obtenção da taxa interna de retorno prevista no seu Plano de Negócios por força de fatores distintos dos constantes no item 4.3.1 desta Seção;
- II. Variações na demanda ou nas proporções de gratuidades e descontos de tarifa legalmente estabelecidos relativos à demanda ao longo do curso normal do CONTRATO DE CONCESSÃO que não tenham ocorrido em decorrência de ato do CONCEDENTE imprevisível no curso desta Concorrência Pública Internacional; e
- III. Variações na demanda ou na oferta que estejam dentro dos parâmetros definidos no Anexo IX e/ou na regulação municipal que vier a completá-lo ou substituí-lo.

§3º Diante das regras de alocação de riscos estabelecida neste Contrato, a CONCESSIONÁRIA assume integral e exclusivamente os seguintes riscos relacionados à Concessão:

- I. Custos e obrigações atrelados à obtenção, complementação, manutenção ou renovação de licenças, permissões e/ou autorizações necessárias à operação de serviços de transporte público coletivo no Brasil;

- II. Custos excedentes relacionados ao objeto da CONCESSÃO pela CONCESSIONÁRIA subestimados;
- III. A variação de custos de insumos, custos operacionais, de manutenção, investimentos ou qualquer outro custo incorrido na sua atuação;
- IV. Atraso no cumprimento do cronograma e prazos estabelecidos no Edital de Concorrência Pública Internacional nº .../2020 e neste Contrato quando relacionados a suas obrigações assumidas;
- V. Mudanças no plano de investimentos, no projeto, ou na execução dos serviços por decisão própria, mesmo que mediante autorização do Concedente;
- VI. Erro de projeto, erro na estimativa de custos e/ou gastos, falhas na prestação dos serviços, defeitos nos equipamentos, erros ou falhas causados pelos terceiros subcontratados;
- VII. Roubos, furtos, destruição, perda ou avarias nos insumos e/ou infraestrutura necessários para prestação dos serviços objeto do Contrato;
- VIII. Vandalismos ou danos provocados nos veículos operados;
- IX. Segurança e saúde dos seus empregados e trabalhadores, assim como pelos empregados e trabalhadores contratados pelos seus subcontratados e terceirizados;
- X. Cumprimento da legislação aplicável e vigente no Brasil, no Estado de São Paulo e no Município, especialmente a legislação trabalhista, previdenciária e tributária;
- XI. Greves e dissídios coletivos e seus funcionários, seus fornecedores, subcontratados ou terceirizados;
- XII. Aumento do custo de capital, variação nas taxas de câmbio e/ou alteração das taxas de juros praticadas no mercado;
- XIII. Aumento do custo de empréstimos e financiamentos assumidos para a realização de investimentos ou custeio das operações objeto da Concessão;
- XIV. Qualidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo, atendimento às especificações técnicas dos serviços e aos indicadores de desempenho e qualidade constantes no EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº .../2020, neste Contrato e em lei;
- XV. Segurança dos Usuários do serviços de transporte público coletivo objeto deste Contrato;
- XVI. Tecnologia ou técnica empregada na execução dos serviços;
- XVII. Evento de força maior ou caso fortuito que seja passível de ser coberto pelos seguros por ela contratados para execução do Contrato;
- XVIII. Prejuízos causados a terceiros por sua culpa, seus empregados, prestadores de serviço, terceirizados, subcontratados ou qualquer outra pessoa física ou jurídica a ele vinculada, no exercício das atividades abrangidas neste Contrato;
- XIX. Planejamento tributário;

- XX. Capacidade financeira e/ou de captação de recursos, assim como os custos de empréstimos e financiamentos obtidos;
- XXI. Decisões judiciais que suspendam a prestação dos serviços objeto do Contrato decorrentes de seus atos comissivos ou omissivos, não sendo paga a Tarifa Técnica de Remuneração durante a suspensão dos serviços;
- XXII. Ineficiências ou perdas econômicas decorrentes de falhas, negligência, inépcia, omissão ou das suas próprias atividades no cumprimento do objeto deste Contrato;
- XXIII. Todos os riscos decorrentes e inerentes à exploração de atividades que gerem Receitas Alternativas;
- XXIV. A constatação superveniente de erros ou omissões no Plano de Negócios apresentado na Licitação, inclusive nos levantamentos que subsidiaram a Proposta de Preço, mesmo aqueles necessários para aferir os dados e projetos divulgados pelo CONCEDENTE;
- XXV. A criação, extinção ou alteração de tributos ou encargos legais que não tenham repercussão direta nas receitas e despesas da Concessionária;
- XXVI. Contratação e custeio dos serviços públicos que forem necessários para operação de serviços de transporte público coletivo em São José dos Campos;
- XXVII. Substituição de bens e equipamentos, se for necessário, para cumprimento dos Indicadores de Desempenho e Qualidade;
- XXVIII. A manutenção indevida dos bens da Concessão;
- XXIX. O risco de variação de demanda pela prestação do serviço de transporte público coletivo objeto do Contrato, observado o parágrafo 2º, inciso III, desta Cláusula 16;
- XXX. As alterações na demanda e/ou na receita gerada pela Tarifa Técnica de Remuneração que decorrerem de variações nas gratuidades e descontos tarifários por conta de fatores demográficos previsíveis e, portanto, não ocasionadas por ação do CONCEDENTE.

§4º Diante das regras de alocação de riscos estabelecidas neste Contrato, o CONCEDENTE assume os seguintes riscos relacionados à Concessão:

- I. Decisões judiciais ou administrativas que impeçam ou impossibilitem a CONCESSIONÁRIA de prestar devidamente os serviços de transporte público coletivo objeto deste Contrato, ou que interrompam ou suspendam o pagamento da Tarifa Técnica de Remuneração, seu reajuste ou revisão, exceto nos casos em que a CONCESSIONÁRIA tiver dado causa à determinação administrativa ou judicial nesse sentido;
- II. Alterações no escopo do Projeto Básico e da implementação do Plano de Negócios que tiverem ocorrido a pedido do CONCEDENTE ou de outras entidades públicas;
- III. Atrasos ou inexecução das obrigações da Concessionária causados pela demora ou omissão do Concedente ou demais órgãos ou entidades da Administração Pública;

- IV. Ocorrência de caso fortuito ou força maior, quando as consequências não estiverem cobertas pelos seguros contratados pela Concessionária por força deste Contrato;
- V. A criação ou extinção de tributos ou alterações na legislação ou na regulação, salvo aquelas relativas a impostos e contribuições sobre a renda, que tenham impacto direto nas receitas ou despesas da Concessionária e sejam relacionados especificamente com a execução dos serviços objeto do Contrato, não incluídas as atividades que gerem Receitas Alternativas;
- VI. A fiscalização do Contrato, pelos meios disponíveis na legislação municipal e de acordo com as indicações do **EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº .../2020**;
- VII. A instalação e manutenção da tecnologia embarcada nos veículos da CONCESSIONÁRIA alocados para a execução do Contrato;
- VIII. O funcionamento devido dos Meios de Pagamento, assim como do sistema de compensação e liquidação de valores necessário para o pagamento devido da Tarifa Pública pelos Usuários e da Tarifa Técnica de Remuneração à Concessionária;
- IX. O funcionamento devido do Sistema de Transporte Público Responsivo à Demanda necessário para geração de rotas do Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa e do Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica;
- X. Alterações por ele solicitadas nas especificações dos serviços se os Indicadores de Desempenho e Qualidade estejam sendo cumpridos pela CONCESSIONÁRIA;
- XI. Dados causados nos ativos da CONCESSIONÁRIA pela sua utilização por outras CONCESSIONÁRIAS ou por terceiros por determinação do CONCEDENTE;
- XII. Oferecimento da infraestrutura viária necessária para execução do Contrato.

CAPÍTULO V - DOS DIREITOS, GARANTIAS E OBRIGAÇÕES DO PODER CONCEDENTE E DA CONCESSIONÁRIA

Cláusula 17. As obrigações da CONCESSIONÁRIA relacionadas à execução do objeto da CONCESSÃO, além de outras responsabilidades definidas em outras Seções deste Contrato, no EDITAL de CONCESSÃO, e na legislação municipal, incluem:

- I. A manutenção, remoção, guarda e conservação dos veículos que integram a frota, necessários à realização dos serviços objeto da CONCESSÃO; assim como a manutenção, remoção, guarda e conservação dos equipamentos embarcados por elas implantados; bem como a guarda e conservação dos equipamentos embarcados implantados pelo CONCEDENTE direta ou indiretamente.

- II. A divulgação de informações sobre o funcionamento do serviço objeto da CONCESSÃO e de orientação ao Usuário para a sua adequada utilização, na forma do Anexo I.e do EDITAL de Concorrência Pública nº ou como o CONCEDENTE eventualmente vier a determinar posteriormente.
- III. A remissão de cópia dos acordos trabalhistas de seus respectivos sindicatos profissionais sempre que solicitado pelo CONCEDENTE.
- IV. A adesão à política de proteção de dados pessoais que vier a ser aprovada pelo CONCEDENTE, conforme a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei Federal no. 13.709, de 14 de agosto de 2018) e a legislação municipal aplicável.
- V. A execução e manutenção de programas de treinamento e capacitação de pessoal da empresa no exercício de atividades direta ou indiretamente relacionadas à prestação dos serviços objeto da CONCESSÃO, conforme as regras que estiverem definidas no Decreto nº./2020.
- VI. A execução e manutenção de programas de aprimoramento dos processos de trabalho, visando a qualidade do serviço objeto da CONCESSÃO Pública nº, conforme as regras que estiverem definidas no Decreto nº./2020.
- VII. A aquisição de frota como especificada no Anexo I.c do EDITAL de Concorrência Pública nº, com zero quilômetros rodados e conforme as diretrizes do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) PROCONVE P-7.
- VIII. A reposição da frota conforme for necessário ao longo do CONTRATO DE CONCESSÃO de acordo com as diretrizes do do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) PROCONVE P-8.
- IX. A prestação de serviço adequado, na forma prevista neste contrato, na Lei Complementar ... e nas normas técnicas aplicáveis.
- X. A manutenção em dia do inventário e o registro dos bens vinculados à CONCESSÃO Pública nº
- XI. A prestação de contas da gestão do serviço ao Município e aos usuários, nos termos definidos neste contrato.

Cláusula 18. As obrigações do Município relacionadas à execução do objeto da CONCESSÃO, além de outras responsabilidades definidas em outras Seções deste Contrato, no EDITAL de Concorrência Pública nº, e na legislação municipal, incluem:

I - regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente a sua prestação;

II - aplicar as penalidades regulamentares e contratuais;

III - intervir na prestação do serviço, nos casos e condições previstos em Lei;

IV - extinguir a concessão, nos casos previstos na legislação pertinente e na forma prevista no contrato;

V - homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma da Lei Complementar, das normas pertinentes e do Contrato;

VI - cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;

VI - zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, que serão cientificados das providências tomadas;

VII - declarar de utilidade pública os bens necessários à execução do serviço ou obra pública, promovendo as desapropriações, diretamente ou mediante outorga de poderes à concessionária, caso em que será desta a responsabilidade pelas indenizações cabíveis a serem amortizadas ao longo do curso do contrato, revertendo-se referidos bens ao Município ao final do prazo de concessão, sem que assista a concessionária qualquer indenização;

VIII - estimular o aumento da qualidade, produtividade, preservação do meio-ambiente e conservação;

IX - incentivar a competitividade;

X - zelar pela finalidade pública do tratamento e proteção dos dados pessoais dos usuários.

Cláusula 19. No exercício da fiscalização, o Município terá livre acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da Concessionária.

Parágrafo único. A fiscalização do serviço será feita por intermédio de órgão técnico do Município ou por entidade com ele conveniada e, periodicamente, nos moldes a serem previstos em norma regulamentar, por comissão composta de representantes do poder CONCEDENTE, da concessionária e dos usuários.

Cláusula 20. São direitos e deveres da CONCESSIONÁRIA e do Município os que estão previstos neste contrato, além de outros que vierem a ser estabelecidos pela regulação municipal de São José dos Campos.

CAPÍTULO VI - DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS PARA OBTENÇÃO E UTILIZAÇÃO DO SERVIÇO

Cláusula 21. Sem prejuízo do disposto na legislação pertinente, são direitos dos usuários do serviço de transporte público coletivo:

- I - receber serviço adequado, adaptado quando for o caso, a pessoa com deficiência e ao idoso;
- II - receber do Município e da concessionária informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos;
- III - obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha entre vários prestadores de serviços, quando for o caso, observadas as normas fixadas pelo Município;
- IV - levar ao conhecimento do Município e da concessionária ou permissionário as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado;
- V - comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela concessionária ou permissionária na prestação do serviço;
- VI - contribuir para a permanência das boas condições dos bens e equipamentos públicos através dos quais lhes são prestados os serviços;
- VII - ter garantida a proteção aos seus dados pessoais, conforme disponham a lei e seu regulamento;
- VIII - acompanhar, por meio do conselho municipal competente, as auditorias anuais realizadas durante o período de execução do CONTRATO DE concessão, que emitirá seu relatório de atividades com a avaliação dos serviços de auditoria;
- IX - ter seus dados pessoais protegidos, em conformidade com a Lei Geral de Proteção de Dados (nº 13.709/2018);
- IX - ter garantida a participação na gestão, especialmente quanto à fixação de tarifas, itinerários, frequência, qualidade do serviço e política municipal de transportes públicos, por meio do conselho municipal competente.

CAPÍTULO VII - DA FISCALIZAÇÃO

Cláusula 22. A fiscalização dos serviços de transportes prestados pela CONCESSIONÁRIA, especificados nas Ordens de Serviço de Operação, no Regulamento de Transporte em decreto municipal, ou relacionados no presente Contrato será exercida pelo CONCEDENTE, por meio de pessoal credenciado e devidamente identificado ou por entidade com ela conveniada.

Cláusula 23. Os agentes de fiscalização poderão determinar a paralisação do serviço, em situações de urgência ou de comprometimento da segurança do usuário, exigindo que a CONCESSIONÁRIA, em caráter preventivo, afaste seu funcionário pelo cometimento de violação grave de dever previsto no Regulamento de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de São José dos Campos.

Cláusula 24. A CONCESSIONÁRIA se obriga a fornecer à SEMOB os resultados contábeis, dados estatísticos e quaisquer elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização, atendendo aos prazos e formas de apresentação fixados pelo CONCEDENTE, respeitados, quando houver, os prazos legais.

CAPÍTULO VIII - DAS PENALIDADES CONTRATUAIS E ADMINISTRATIVAS

Cláusula 25. Pela inexecução total ou parcial do CONTRATO DE CONCESSÃO, o CONCEDENTE poderá, garantida a defesa prévia e conforme regulamento municipal estabelecido no Decreto Municipal nº. /2020, aplicar à CONCESSIONÁRIA as seguintes sanções:

- I. Advertência escrita;
- II. Multa;
- III. Suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com o Município de São José dos Campos, por prazo não superior a 2 (dois) anos;
- IV. Declaração de idoneidade para licitar e/ou contratar com a Administração Pública, enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria autoridade que aplicou a penalidade, que será concedida sempre que a CONCESSIONÁRIA ressarcir o CONCEDENTE pelos prejuízos resultantes e após decorrido o prazo da sanção com base no item anterior e;
- V. Declaração de caducidade da CONCESSÃO, nos termos do disposto na Lei Federal nº. 8.987/1995, em especial nos seus artigos 27 e 38.

§1º À CONCESSIONÁRIA será assegurada ampla defesa.

§2º A aplicação das penalidades administrativas dar-se-á sem prejuízo da responsabilidade civil ou criminal.

§3º A autuação ou mesmo a imposição e cumprimento da sanção não desobriga a CONCESSIONÁRIA a corrigir a falta que lhe deu origem nem a indenizar os prejuízos que causar.

§4º Os prazos para defesa prévia serão de 5 (cinco) dias úteis contados da Notificação na hipótese de advertência, multa e impedimento de licitar ou contratar com o CONCEDENTE, e de 10 (dez) dias contados da Notificação na hipótese de declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública.

§5º As penalidades aqui previstas são autônomas e suas aplicações, que poderão ser cumulativas, serão regidas pelo art. 87 da Lei Federal nº. 8.666/1993, observado quanto à caducidade o procedimento especial previsto no art. 38 da Lei nº. 8.789/1995, notadamente nos seus parágrafos 4º e 5º.

Cláusula 26. A CONCESSIONÁRIA responde civilmente por danos causados a terceiros e ao patrimônio público, na forma estabelecida em lei.

Cláusula 27. A CONCESSIONÁRIA submeter-se-á às determinações, procedimentos, sanções e multas previstas na legislação municipal aplicável ao serviço público de transporte coletivo no Decreto Municipal nº. xxxx/2020.

Parágrafo Único. O CONCEDENTE, em face da falta de pagamento das multas devidas pela CONCESSIONÁRIA, no prazo previsto no parágrafo anterior, poderá adotar isolada ou cumulativamente:

- I - Inscrição da CONCESSIONÁRIA no Cadastro da Dívida Ativa do Município;
- II - Execução da Garantia de Obrigações Contratuais;
- III - Declaração de caducidade da CONCESSÃO.

CAPÍTULO IX - DOS BENS REVERSÍVEIS

Cláusula 28. O CONCEDENTE não prevê a existência de Bens Reversíveis no âmbito da CONCESSÃO delegada à CONCESSIONÁRIA por intermédio do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº

Parágrafo único. Na eventualidade de vir a ser delegado à CONCESSIONÁRIA, no curso da execução contratual, objeto que contemple a necessidade de posse de bens móveis ou imóveis afetos à concessão, os respectivos bens reversíveis serão descritos no termo aditivo a ser formalizado.

Cláusula 29. Como não há Bens Reversíveis nesta CONCESSÃO, não cabe a previsão de pagamentos de indenizações à CONCESSIONÁRIA.

CAPÍTULO X - DA INTERVENÇÃO NO SERVIÇO

Cláusula 30. Não será admitida a ameaça de interrupção, nem a solução de continuidade, bem como falta grave na prestação do serviço público essencial de transporte coletivo de passageiros, o qual deverá estar à disposição permanente do usuário.

§1º. Para assegurar a continuidade do serviço ou para sanar falta grave na respectiva prestação, o CONCEDENTE poderá intervir na execução dos serviços, assumindo-o total ou parcialmente, através da assunção do controle dos meios materiais e humanos utilizados pela CONCESSIONÁRIA, vinculados ao serviço ou através de outros meios, a seu exclusivo critério.

§2º A intervenção far-se-á por decreto da CONCEDENTE que conterá a designação do interventor, do prazo da intervenção e os objetivos e limites da medida, cujo procedimento não poderá exceder a 180 (cento e oitenta) dias.

§3º Declarada a intervenção, a CONCEDENTE deverá, no prazo de 30 (trinta) dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar responsabilidades, assegurado o direito de ampla defesa.

§4º Para os efeitos desta Cláusula, será considerado caso de falta grave na prestação do serviço, quando a CONCESSIONÁRIA:

I - Realizar “lock-out”, ainda que parcial;

II - Apresentar elevado índice de acidentes na operação, por falta ou ineficiência de manutenção, bem como por imprudência de seus prepostos;

III - Operar com veículos sem manutenção periódica ou em estado de conservação, que não assegure condições adequadas de utilização;

IV - Incurrir em infração que, no Regulamento próprio, seja considerado motivo para a rescisão do vínculo jurídico pelo qual lhe foi concedido o serviço.

Cláusula 31. O CONCEDENTE não se responsabilizará pelos pagamentos vencidos anteriormente ao ato de intervenção, nem pelos que vencerem após seu termo inicial, exceto aqueles considerados indispensáveis à continuidade da operação dos serviços, desde que o ato de autorização de pagamento seja devidamente motivado e instruído.

Cláusula 32. Finda a intervenção, a CONCEDENTE devolverá as instalações, equipamentos, meios e veículos nas mesmas condições em que os recebeu, salvo os desgastes naturais decorrentes do uso normal e decurso do tempo.

Cláusula 33. Caso o CONCEDENTE seja obrigado, para manter a operação do serviço, a arcar com algum gasto que excedam os valores com despesas correntes, a CONCESSIONÁRIA ficará obrigada a proceder o reembolso respectivo.

Cláusula 34. Cessada a intervenção, se não for extinta a CONCESSÃO, a administração do serviço será devolvida à CONCESSIONÁRIA, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante sua gestão.

CAPÍTULO XII - DOS SEGUROS

Cláusula 35. Além dos seguros a que está por lei obrigada, a CONCESSIONÁRIA contratará até o início da operação integral do Sistema de Transporte Público e manterá em vigor, ao longo da execução do presente Contrato os seguintes seguros:

I - Seguro de responsabilidade civil visando à cobertura de danos materiais e morais impostos a terceiros, usuários ou não, por força da ação ou omissão de seus agentes na execução do presente Contrato;

II - Seguro para cobertura total de dano aos veículos, garagens e equipamentos embarcados, causados por roubo, furto, incêndio, raio, explosão, vendaval, descargas elétricas e outros acidentes;

III - Seguro garantia para o fiel cumprimento do Contrato, assegurando o pagamento de multas e eventuais indenizações contratuais devidas ao Poder CONCEDENTE pela CONCESSIONÁRIA.

§1º O valor da cobertura na hipótese do item I acima é de R\$ por veículo da frota a ser utilizada pela CONCESSIONÁRIA no caso do item I. No caso do item II, o limite global deve ser suficiente para repor os veículos segurados, os equipamentos instalados nas garagens e os equipamentos embarcados. E na hipótese do inciso III acima 1% (um por cento) do valor do Contrato, no primeiro ano de sua vigência, 0,4% (quatro décimos por cento) no segundo e terceiro anos de sua vigência e 0,2% (dois décimos por cento) do valor do Contrato nos demais anos de sua vigência.

§2º O serviço objeto do presente contrato não poderá ser iniciado sem que a CONCESSIONÁRIA comprove ao CONCEDENTE que as apólices dos seguros exigidos nos termos desta cláusula se encontrem em vigor.

CAPÍTULO XIII - DAS GARANTIAS DE EXECUÇÃO

Cláusula 36. A CONCESSIONÁRIA deverá prestar Garantia de Execução do CONTRATO DE CONCESSÃO até a data da assinatura do Contrato, no valor equivalente a 5% (cinco por cento) do valor total estimado deste CONTRATO DE CONCESSÃO, que poderá ser prestada de acordo com as seguintes modalidades:

I - Moeda corrente nacional;

II - Títulos da Dívida Pública do Tesouro Nacional;

III - Seguro-garantia;

VI - Fiança bancária; ou

V - Combinação de duas ou mais das modalidades constantes nos itens I a IV acima.

Cláusula 37. É de integral responsabilidade da Adjudicatária a prova de suficiência da Garantia de Execução prestada para os fins desta Licitação.

Cláusula 38. A Garantia de Execução prestada em moeda corrente nacional deverá ser depositada no Banco ..., Agência Bancária ..., conta corrente ..., de titularidade da Prefeitura Municipal de São José dos Campos, CNPJ/MF ..., até o dia útil imediatamente anterior à data marcada para recebimento dos documentos e propostas, sob pena de ineficácia da prestação de garantia.

Cláusula 39. A prova de prestação da Garantia de Execução prestada em moeda corrente nacional se dará via comprovante de realização do depósito bancário, devidamente autenticado pelo Banco recebedor.

Cláusula 40. A Garantia de Execução prestada na modalidade Títulos da Dívida Pública do Tesouro Nacional deverá ser emitida sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e de custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil, acompanhados de comprovante de sua validade atual quanto à liquidez e valor.

Cláusula 41. A Garantia da Execução apresentada na modalidade de seguro-garantia será comprovada pela apresentação da apólice de seguro-garantia original, acompanhada de comprovante de pagamento do prêmio, quando pertinente, bem como de Certidão de Regularidade Operacional expedida pela Superintendência de Seguros Privados - SUSEP, em nome da seguradora que emitir a apólice.

Cláusula 42. A Garantia de Execução prestada na modalidade de fiança bancária deverá ser emitida por instituição bancária listada no último Relatório dos 50 (cinquenta) maiores Bancos - Critério de Ativo Total menos Intermediação, emitido trimestralmente pelo Banco Central do Brasil, devendo ser acompanhada da comprovação dos poderes de representação do responsável pela assinatura do documento.

Cláusula 43. A Garantia de Execução prestada deverá ser emitida em conformidade com o modelo constante no Anexo VIII do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº

.../2020 e ser apresentada em sua via original, devidamente registrada em Cartório de Registro de Títulos e Documentos.

Cláusula 44. A renovação anual da Garantia de Execução deverá ser providenciada, durante todo o transcurso deste Contrato, com a antecedência mínima de 30 (trinta) dias de seu vencimento, sob pena de aplicação das penalidades previstas na legislação municipal, deste CONTRATO DE CONCESSÃO e no EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº .../2020.

Cláusula 45. A renovação anual adotará como critério de reajuste a variação anual do IPCA-IBGE a partir da data de assinatura deste Contrato.

Cláusula 46. A Garantia de Execução deverá, ainda, ser ajustada proporcionalmente nas ocasiões que o valor da Tarifa Técnica de Remuneração for revisto ou reajustado, no prazo de 30 (trinta) dias do início da vigência da nova Tarifa de Remuneração.

Cláusula 47. O CONCEDENTE poderá executar, total ou parcialmente, a Garantia de Execução deste Contrato nos casos de inadimplemento das obrigações assumidas pela CONCESSIONÁRIA e, em particular, quando do não pagamento de multas contratuais e administrativas que tenham sido confirmadas após o devido trâmite processual.

Cláusula 48. Encerrada a CONCESSÃO, a CONCESSIONÁRIA terá suas Garantias de Execução devolvidas em até 30 (trinta) dias contados da data do efetivo término deste CONTRATO DE CONCESSÃO.

CAPÍTULO XIV - DOS CASOS DE EXTINÇÃO DA CONCESSÃO

Cláusula 50. Extingue-se a concessão por:

I - advento do termo contratual;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

VI - falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.

§1º Extinta a concessão, retornam ao poder CONCEDENTE todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos à concessionária conforme previsto no EDITAL e estabelecido no contrato.

§2º Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo poder CONCEDENTE, procedendo-se aos levantamentos, avaliações e liquidações necessárias.

§3º A assunção do serviço autoriza a ocupação das instalações e a utilização de todos os bens reversíveis pelo poder CONCEDENTE.

§4º Nos casos previstos nos incisos I e II desta cláusula, o poder CONCEDENTE, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes das indenizações que eventualmente possam ser devidas de parte a parte, na forma da legislação municipal.

Cláusula 51. A reversão no advento do termo contratual far-se-á com a indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido.

Cláusula 52. Considera-se encampação a retomada do serviço pelo poder CONCEDENTE durante o prazo da concessão, por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica.

Cláusula 53. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder CONCEDENTE, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições da legislação municipal e as normas convencionadas entre as partes.

§1º A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo poder CONCEDENTE quando:

I - o serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

II - a concessionária descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;

III - a concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;

IV - a concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;

V - a concessionária não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;

VI - a concessionária não atender a intimação do poder CONCEDENTE no sentido de regularizar a prestação do serviço;

VII - a concessionária for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais;

VIII - a concessionária não atender a intimação do poder CONCEDENTE para, em 180 (cento e oitenta) dias, apresentara documentação relativa a regularidade fiscal, no curso da concessão, na forma da legislação aplicável.

§2º A declaração da caducidade da concessão deverá ser precedida da verificação da inadimplência da concessionária em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

§3º Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no parágrafo 1º desta cláusula, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais.

§4º Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por decreto do poder CONCEDENTE, independentemente de outras providências legais cabíveis e necessárias.

§5º Eventual indenização devida na forma deste contrato e da legislação municipal, somente será paga depois de descontado o valor das multas contratuais e dos danos causados pela concessionária.

§6º Declarada a caducidade, não resultará para o poder CONCEDENTE qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da concessionária.

Cláusula 54. O CONTRATO DE concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo poder CONCEDENTE, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim.

Parágrafo único. Na hipótese prevista no "caput" desta cláusula, os serviços prestados pela concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado.

CAPÍTULO XV - DO FORO

Cláusula 55. Para todas as questões suscitadas na execução do objeto contratado não resolvidas administrativamente, o foro será o da Comarca de São José dos Campos, com renúncia de qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

CAPÍTULO XVI - DISPOSIÇÕES FINAIS

Cláusula 56. A CONCESSIONÁRIA, além dos encargos assumidos neste CONTRATO DE CONCESSÃO, obriga-se diretamente por quaisquer ações, reclamações ou reivindicações judiciais e/ou administrativas: civil, comercial, trabalhista, tributária, previdenciária ou de qualquer outra natureza, postuladas em razão da execução do serviço, objeto deste CONTRATO DE CONCESSÃO, na condição de única e exclusiva empregadora e responsável por quaisquer ônus decorrentes de tais ações, reclamações e reivindicações, durante e após a vigência deste instrumento.

Cláusula 57. A CONCESSIONÁRIA poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido desde que de acordo com as regras deste do Contrato, do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº .../2020, da Lei Complementar Municipal nº. 629/2020, e mediante a autorização prévia do CONCEDENTE por meio da SEMOB. Neste caso, a CONCESSIONÁRIA será responsável pelos atos praticados pelo contratado, responsabilizando-se perante ao CONCEDENTE pelo serviço prestado.

§1º A contratação de terceiros em regime de direito privado não configurará o instituto da sub-CONCESSÃO, nem acarretará nenhum vínculo do contratado e seus prepostos com o CONCEDENTE.

§2º A subconcessão não será permitida na CONCESSÃO objeto deste Contrato, conforme a legislação municipal vigente.

Cláusula 58. As contratações, inclusive de mão-de-obra, feitas pela Concessionária serão regidas pelas disposições de direito privado e pela legislação trabalhista, não se estabelecendo qualquer relação entre os terceiros contratados pela concessionária e o Município.

Cláusula 59. A CONCESSIONÁRIA deverá cumprir com as obrigações contratuais aqui assumidas por meio da empresa que participou do certame. Caso pretenda instalar-se no Município de São José dos Campos somente poderá fazê-lo por meio de filial, a ser constituída se necessário, caso em que deverá comprovar:

I - A sua inscrição no CNPJ (filial);

II - A correspondente alteração do contrato social que a criou;

III - A prova de sua contribuição no Cadastro de Contribuintes Estadual.

IV - A prova de sua regularidade perante as Fazendas Federal, Estadual e Municipal, inclusive perante o Município de São José dos Campos - artigo 386 da Consolidação das Leis Tributárias de São José dos Campos.

Parágrafo único. O não atendimento do disposto na cláusula acima assegurará ao CONCEDENTE o direito de reter o valor relativo à venda de vale transporte estudante até que seja apresentada a documentação ali reclamada.

Cláusula 60. Em caso de desapropriação de qualquer bem vinculado ao presente CONTRATO DE CONCESSÃO, durante a sua vigência, esta ocorrerá de acordo com a lei de desapropriação vigente no momento da publicação do ato expropriatório.

Parágrafo único. A desapropriação e a execução das obras públicas relacionadas com a prestação do serviço objeto da CONCESSÃO, como a construção e manutenção de estações de integração, serão responsabilidade do CONCEDENTE.

Cláusula 61. Se qualquer das partes, em benefício de outra, permitir, mesmo por omissão, a inobservância, no todo ou em parte, de qualquer das cláusulas e condições deste CONTRATO DE CONCESSÃO, tal fato não poderá liberar, desonerar ou, de qualquer forma, afetar ou prejudicar essas mesmas cláusulas e condições, as quais permanecerão inalteradas como se nenhuma tolerância houvesse ocorrido.

Cláusula 62. Todas as comunicações relativas a este CONTRATO DE CONCESSÃO serão consideradas como efetuadas se entregues, por portador, através de carta ou memorando, com o protocolo de recebimento do qual constará o assunto, a data do recebimento e o nome do remetente.

Cláusula 63. São partes integrantes deste Contrato os anexos do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº .../2020, bem como a Proposta de Preço e o Plano de Negócios apresentados pela CONCESSIONÁRIA, acompanhada das planilhas de viabilidade econômica e financeira, devidamente corrigidas aritmeticamente.

Cláusula 64. Em qualquer hipótese em que haja responsabilização do CONCEDENTE pelo serviço prestado pela CONCESSIONÁRIA, será admitida a utilização da garantia ou bloqueio de verbas em favor da CONCESSIONÁRIA, para fins de compensação.

Parágrafo único. As perdas e danos ou prejuízos que a execução do Contrato tenha acarretado, por qualquer motivo, ao CONCEDENTE, serão cobrados judicialmente quando superiores à garantia prestada ou aos créditos que a CONCESSIONÁRIA tenha em face do CONCEDENTE, que não comportarem cobrança amigável.

Cláusula 65. Nos contratos de financiamento, a CONCESSIONÁRIA poderá oferecer em garantia os direitos emergentes da CONCESSÃO, até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade da prestação do serviço.

Cláusula 66. A CONCESSIONÁRIA publicará suas demonstrações financeiras anualmente, salvo se estiver obrigada a fazê-lo em periodicidade inferior.

Cláusula 67. O presente Contrato não prevê condições de prorrogação do prazo da CONCESSÃO, haja vista não haver previsão legal expressa nesse sentido.

MINUTA

ANEXO III - LEGISLAÇÃO DE REFERÊNCIA

O presente EDITAL levou em consideração o seguinte marco normativo, levando em consideração a legislação federal, estadual e municipal aplicável:

Legislação Federal

Lei Federal nº. 6.404, de 15 de dezembro de 1976
Lei Federal nº. 7.418, de 16 de dezembro de 1985
Lei Federal nº. 8.429, de 2 de junho 1992
Lei Federal nº. 8.666, de 21 de junho de 1993
Lei Federal nº. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995
Lei Federal nº. 9.074 de 07 de julho de 1995
Lei Federal nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997
Lei Federal nº. 9.605, de 12 de fevereiro de 1998
Lei Federal nº. 10.973, de 2 de dezembro de 2004
Lei Complementar Federal nº. 123 de 14 de dezembro de 2006
Lei Federal nº. 12.529, de 30 de novembro de 2011
Leis Federal nº. 12.587, de 3 de janeiro de 2012
Lei Complementar Federal nº. 147, de 07 de agosto de 2014
Decreto Federal nº. 8.538, de 06 de outubro de 2015
Lei Federal nº. 13.670, de 30 de maio de 2018
Lei Federal nº. 13.709, de 14 de agosto de 2018

Legislação Estadual

Lei Complementar Estadual de São Paulo nº. 709, de 14 de janeiro de 1993

Legislação Municipal

Lei Orgânica do Município de São José dos Campos
Lei Municipal nº. 2.252, de 21 de novembro de 1979
Lei Municipal nº. 3.992, de 13 de junho de 1991
Lei Municipal nº. 4.417, de 7 de julho de 1993
Lei Municipal nº. 5.185, de 1º de abril de 1998
Lei Municipal nº. 8923, de 12 de abril de 2013
Lei Municipal nº. 8.986, de 18 de setembro de 2013
Lei Municipal nº. 9.373, de 1º de junho de 2016
Decreto Municipal nº. 17.462, de 19 de maio de 2017
Decreto Municipal nº. 17.638, de 17 de novembro de 2017
Lei Municipal nº. 9647, de 20 de dezembro de 2017
Decreto Municipal nº. 17.963, de 14 de setembro de 2018
Lei Complementar Municipal nº. 612, de 30 de novembro de 2018

Lei Complementar Municipal nº. 620, de 11 de julho de 2019

Lei Complementar Municipal nº. 624, de 6 de dezembro de 2019

Lei Complementar Municipal nº. 629, de 13 de março de 2020

Decreto Municipal nº., de de de 2020

MINUTA

ANEXO IV - INSTRUÇÕES PARA ELABORAÇÃO DA PROPOSTA

Anexo IV.a - Carta de Credenciamento

O presente documento é parte integrante do EDITAL de Licitação para a contratação de empresas operadoras para a realização do serviço de transporte coletivo do Município de São José dos Campos.

A sua finalidade é apresentar às CONCESSIONÁRIAS o modelo a ser seguido na Carta de Credenciamento.

CARTA DE CREDENCIAMENTO

Concorrência n.º/2020

CONCESSÃO dos serviços do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos

Prezados Senhores/Senhoras,

[LICITANTE], [QUALIFICAÇÃO], por seu representante legal, em atendimento ao disposto no EDITAL de Licitação referente à Concorrência n.º/2020, solicita o credenciamento dos seguintes Representantes perante esta Comissão Especial de Licitação:

Sr/a. [NOME], [QUALIFICAÇÃO]

E

Sr/a. [NOME], [QUALIFICAÇÃO]

Com o credenciamento, a [LICITANTE] tem ciência de que seus Representantes serão os responsáveis pela sua integral representação na Concorrência em epígrafe, detendo os poderes necessários e suficientes para representação durante todo o processo licitatório.

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA COM FIRMA RECONHECIDA]

[LICITANTE]

Por seu representante legal

RG n.º [•]

CPF/MF sob o n.º [•]

**Anexo IV.b - Declaração de compromisso de cumprimento do disposto no art. 7º,
inciso XXXIII da Constituição Federal**

O presente documento é parte integrante do EDITAL de Licitação para a contratação de empresas operadoras para a realização do serviço de transporte coletivo do Município de São José dos Campos.

A sua finalidade é apresentar às CONCESSIONÁRIAS o modelo a ser seguido na Declaração de compromisso de cumprimento do disposto no art. 7º, inciso XXXIII, da Constituição Federal.

**DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO DO INCISO XXXIII DO ARTIGO 7º DA
CONSTITUIÇÃO FEDERAL**

Concorrência nº./2020

CONCESSÃO dos serviços do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos

Prezados Senhores/Senhoras,

Pelo presente, [LICITANTE], [QUALIFICAÇÃO], por seu representante legal, declara para fins do disposto no inciso V do art. 27 da Lei 8.666/1993, sob as penas da legislação aplicável, que não emprega menores de dezoito anos em trabalho noturno, perigoso ou insalubre e não emprega menor de dezesseis anos, salvo aqueles em CONTRATO DE aprendiz, maiores de quatorze anos.

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA COM FIRMA RECONHECIDA]

[LICITANTE]

Por seu representante legal

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]

Anexo IV.c - Declaração quanto à inexistência de situação falimentar

O presente documento é parte integrante do EDITAL de Licitação para a contratação de empresas operadoras para a realização do serviço de transporte coletivo do Município de São José dos Campos.

A sua finalidade é apresentar às CONCESSIONÁRIAS o modelo a ser seguido na Declaração quanto à inexistência de situação falimentar.

DECLARAÇÃO DE INEXISTÊNCIA DE PROCESSO FALIMENTAR

Concorrência nº./2020

CONCESSÃO dos serviços do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos

Prezados Senhores/Senhoras,

Pelo presente, [LICITANTE], [QUALIFICAÇÃO], por seu representante legal, declara, sob as penas da legislação aplicável, que não se encontra em: processo de falência; recuperação judicial, fora as exceções estabelecidas no EDITAL; recuperação extrajudicial; liquidação judicial ou extrajudicial; administração temporária; ou sob intervenção do órgão fiscalizador competente.

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA COM FIRMA RECONHECIDA]

[LICITANTE]

Por seu representante legal

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]

Anexo IV.d - Declaração quanto à inexistência de fato impeditivo em participar da Licitação ou contratar com a Administração Pública

O presente documento é parte integrante do EDITAL de Licitação para a contratação de empresas operadoras para a realização do serviço de transporte coletivo do Município de São José dos Campos.

A sua finalidade é apresentar às CONCESSIONÁRIAS o modelo a ser seguido na Declaração quanto à inexistência de fato impeditivo em participar da Licitação ou contratar com a Administração Pública.

**DECLARAÇÃO QUANTO À INEXISTÊNCIA DE FATO IMPEDITIVO EM PARTICIPAR
DA LICITAÇÃO OU CONTRATAR COM A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA**

Concorrência nº./2020

CONCESSÃO dos serviços do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos

Prezados Senhores/Senhoras,

Pelo presente, [LICITANTE], [QUALIFICAÇÃO], por seu representante legal, declara, sob as penas da legislação aplicável, que inexistente qualquer fato impeditivo à sua participação na Concorrência em epígrafe; que não foi declarada inidônea e não está impedida de contratar com a Administração Pública; que não está em cumprimento de pena de suspensão temporária de contratar com a Administração Pública; e que se compromete a comunicar ocorrência de quaisquer fatos supervenientes relacionados com o objeto desta declaração.

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA COM FIRMA RECONHECIDA]

[LICITANTE]

Por seu representante legal

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]

Anexo IV.e - Declaração quanto à aceitação das condições do EDITAL

O presente documento é parte integrante do EDITAL de Licitação para a contratação de empresas operadoras para a realização do serviço de transporte coletivo do Município de São José dos Campos.

A sua finalidade é apresentar às CONCESSIONÁRIAS o modelo a ser seguido na Declaração quanto à aceitação das condições do EDITAL.

DECLARAÇÃO QUANTO À ACEITAÇÃO DAS CONDIÇÕES DO EDITAL

Concorrência nº. .../2020

CONCESSÃO dos serviços do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos

Prezados Senhores/Senhoras,

Pelo presente, [LICITANTE], [QUALIFICAÇÃO], por seu representante legal, declara, sob as penas da legislação aplicável, que se sujeita a todas as condições do EDITAL, tendo pleno conhecimento do objeto da CONCESSÃO e dos locais e respectivas condições onde serão executados os serviços do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos.

Declara, ainda, que responde pela veracidade de todas as informações constantes da documentação e da proposta apresentadas e declara que recebeu todos os elementos componentes do presente EDITAL e que tomou conhecimento de todas informações e das condições para o cumprimento das obrigações objeto da Licitação, tendo considerado suficientes as informações recebidas para a elaboração da sua proposta.

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA COM FIRMA RECONHECIDA]

[LICITANTE]

Por seu representante legal

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]

Anexo IV.f – Declaração de capacidade financeira

O presente documento é parte integrante do EDITAL de Licitação para a contratação de empresas operadoras para a realização do serviço de transporte coletivo do Município de São José dos Campos.

A sua finalidade é apresentar às Concorrentes modelo a ser seguido para declarar sua capacidade financeira de acordo com os critérios de habilitação do EDITAL.

Prezados Senhores/Senhoras,

Pelo presente, [LICITANTE], [QUALIFICAÇÃO], por seu representante legal, declara, sob as penas da legislação aplicável, que dispõe de capacidade para obter recursos financeiros suficientes ao devido cumprimento das obrigações de aporte de recursos próprios e de terceiros, necessários à consecução do objeto da CONCESSÃO Administrativa, nos termos do detalhamento constante de seu Plano de Negócios.

Declara, além disso, que se compromete em entregar os documentos conforme o descrito e que cumpre as condições apresentadas abaixo:

- (i) Balanço patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma da lei, que comprovem a boa situação financeira da empresa, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios, podendo ser atualizados pelo IPCA, quando encerrado há mais de 3 (três) meses da data de apresentação da proposta. Caso os valores sejam atualizados, a memória de cálculo deverá acompanhar a documentação exigida neste item;
- (ii) Certidão Negativa de Falência e Recuperação Judicial e Extrajudicial expedida pelo Distribuidor Judicial da Comarca de onde a Licitante for sediada;
- (iii) Quando a licitante for uma entidade aberta ou fechada de previdência complementar, deverá apresentar, adicionalmente, declaração de que os planos e benefícios por ela administrados não se encontram sob liquidação ou intervenção da Secretaria de Previdência Complementar do Ministério da Previdência Social;
- (iv) Quando a licitante for um fundo de investimento, deverá apresentar, adicionalmente, Certidão negativa de falência da administradora e gestora do fundo, expedida pelo(s) cartório(s) de distribuição da sede das mesmas.
- (v) Prova da prestação de Garantia de Proposta pela Licitante, no valor mínimo de R\$8.608.758,94 (oito milhões, seiscentos e oito mil, setecentos e cinquenta e oito reais e noventa e quatro centavos) para o lote 1 e R\$7.413.709,43 (sete milhões, quatrocentos e treze mil, setecentos e nove reais e quarenta e três centavos) para o lote 2, nos termos da Seção 10 deste EDITAL e de acordo com a lei nº 8.666/1993.

- (vi) O balanço patrimonial referido no item (i) deverá estar registrado na Junta Comercial, estar acompanhado do relatório dos auditores independentes, quando legalmente exigido, e assinado pelo Representante Legal da Licitante e por Contador devidamente habilitado.
- (vii) Quando a licitante for uma empresa estrangeira, deverá submeter os documentos referidos no item (i), certificados por um contador registrado na entidade profissional competente, se a auditoria não for obrigatória pelas leis de seus países de origem.
- (viii) Em se tratando de entidade aberta ou fechada de previdência complementar, a comprovação do patrimônio, considerando as normas legais vigentes, corresponderá ao somatório das contas do Passivo do Exigível Atuarial e das Reservas e dos Fundos.
- (ix) Quando a licitante for uma empresa constituída há menos de um ano, os documentos mencionados no item (i) podem ser substituídos pela apresentação do balanço de abertura e constituição, devidamente assinado por contador habilitado, demonstrando o atendimento às condições deste EDITAL.

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA COM FIRMA RECONHECIDA]

[LICITANTE]

Por seu representante legal

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]

[obs. Não deverá ser mencionada a proposta de preço da licitante nesta declaração]

Anexo IV.g – Proposta de Preço

O presente documento é parte integrante do EDITAL de Licitação para a contratação de empresas operadoras para a realização do serviço de transporte coletivo do Município de São José dos Campos.

A sua finalidade é apresentar às CONCESSIONÁRIAS o modelo a ser seguido para declarar sua Proposta de Preço.

Prezado Senhores/Senhoras,

Nos termos do EDITAL e seus Anexos, bem como das demais informações disponibilizadas no processo licitatório em Epígrafe, com os quais esta Licitante concorda integralmente, apresentamos nossa Proposta de Preço para a operação do serviço de transporte público coletivo no município de São José dos Campos.

CONSIDERANDO QUE:

- (i) A Proposta de Preço é vinculante, irrevogável, irretroatável e incondicional;
- (ii) A Proposta de Preço considerou como limite a Tarifa Técnica de Remuneração de Referência no valor de R\$4,67 (quatro reais e sessenta e sete centavos) para o lote 1 e R\$5,04 (cinco reais e quatro centavos) para o lote 2, data base de 1º de Janeiro de 2020, por passageiro transportado remunerável (passageiro equivalente), sob pena de desclassificação do Licitante;
- (iii) A Proposta de Preço tem validade de, no mínimo, 180 (cento e oitenta) dias contados da data da apresentação da documentação e propostas;
- (iv) A Proposta de Preço considerou todos os investimentos, tributos, custos e despesas necessários à execução do CONTRATO DE CONCESSÃO, observando-se o disposto nas Diretrizes do Plano de Negócios, Anexo IV.h;
- (v) A Proposta de Preço levou em consideração todos os riscos assumidos pelo Concessionário no CONTRATO DE CONCESSÃO, conforme a minuta constante do Anexo II deste EDITAL;
- (vi) A Proposta de Preço considerou o prazo de dez (10) anos da CONCESSÃO a partir da assinatura do Termo de Transferência Inicial;
- (vii) A Proposta de Preço considera todos os investimentos necessários ao pleno cumprimento do CONTRATO DE CONCESSÃO, conforme descritos no EDITAL, especialmente nos Anexos I, IV e V, incluídos todos os seus respectivos volumes, deste EDITAL.

PROPOSTA DE TARIFA DE REMUNERAÇÃO

Esta Licitante, cujos dados estão apresentados abaixo vem, por seu representante legal, apresentar a seguinte Proposta de Preço para os fins da Licitação em epígrafe:

Proposta de Tarifa de Remuneração para o Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de São José dos Campos

R\$ [•] (valor da tarifa por extenso)

VALIDADE:

Esta Proposta de Preço terá validade de [•] (período por extenso)

DADOS DA LICITANTE:

Razão Social / Denominação do Consórcio: [•]

CNPJ/MF (em caso de Consórcio, utilizar CNPJ/MF da empresa líder): [•]

Composição Acionária / Participação Consorcial: [•]

Empresa líder (quando aplicável): [•]

Endereço: [•]

Telefones de contato: [•]

Fax: [•]

Representante da Licitante: [•]

E-mail: [•]

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA COM FIRMA RECONHECIDA]

[LICITANTE]

Por seu representante legal

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]

Anexo IV.h. Diretrizes para elaboração do Plano de Negócios

O presente documento é parte integrante do EDITAL de Licitação para a contratação de empresas operadoras para a realização do serviço de transporte coletivo do Município de São José dos Campos.

A sua finalidade é apresentar diretrizes para a elaboração do Plano de Negócios, que deverá ser apresentado pelas Concorrentes do processo licitatório.

Índice de Figuras

Figura 1: Receita	3
Figura 2: Parâmetros Econômicos	4
Figura 3: Frota e quilometragem	4
Figura 4: CAPEX veículos	5
Figura 5: CAPEX – garagem e administrativo – metragem por tipo de material rodante	5
Figura 6: CAPEX – garagem e administrativo	6
Figura 7: CAPEX - espaço, terreno e móveis	6
Figura 8: Investimentos	6
Figura 9: Depreciação	7
Figura 10: Valor residual	7
Figura 11: Encargos Sociais	8
Figura 12: Benefícios	9
Figura 13: Pessoal – gerência	9
Figura 14: Pessoal – administrativo	10
Figura 15: Pessoal – manutenção	10
Figura 16: Fator de utilização	10
Figura 17: Despachantes e Fiscais	11
Figura 18: Pessoal - motoristas, despachantes e fiscais	11
Figura 19: Combustível	11
Figura 20: Lubrificantes	12
Figura 21: ARLA 32	12
Figura 22: Rodagem	12
Figura 23: Peças e Acessórios	13
Figura 24: Custo Unitário Variável – síntese	13
Figura 25: Custo Operacional Mensal da Frota	13
Figura 26: Despesas Operacionais Obrigatórias de Frota	13
Figura 27: Custos com serviços	14
Figura 28: Custo Mensal com Monitoramento de Frota	14
Figura 29: Garantia e Execução Contratual	14
Figura 30: Despesas Administrativas Mensais	15
Figura 31: Impostos	15
Figura 32: Despesas Pré-operacionais	15
Figura 33: Plano de Frota	16
Figura 34: Resultados	16

1 Condições gerais do Plano de Negócios

1.1 O Plano de Negócios a ser elaborado é de exclusiva responsabilidade da Licitante concorrente e deverá ser consistente, em si e com a sua Proposta de Preço, e suficientemente claro quanto às diretrizes adotadas.

1.2 O Plano de Negócios deverá conter o detalhamento das premissas utilizadas na sua elaboração. As premissas deverão embasar os valores utilizados para preencher as planilhas financeiras, as quais servirão como base para estimação da Proposta de Preço.

1.3 Na elaboração da Proposta de Preço e do Plano de Negócios, a Licitante deverá observar as disposições do EDITAL de Licitação e seus outros Anexos além das diretrizes expostas neste Anexo.

1.4 O Plano de Negócios deverá ser impresso, com todas as folhas numeradas e rubricadas, em ordem sequencial crescente a partir de 1 (um), com apresentação de índice e termo de início e de encerramento ao final, declarando, obrigatoriamente, a quantidade de folhas que o compõe, contendo na capa a titulação do conteúdo, o nome do licitante, o número do EDITAL e o objeto da licitação. Deverá ser apresentado em encadernação adequada.

1.5 As planilhas financeiras incluídas no Plano de Negócios deverão ser fornecidas em arquivos em meio magnético, gravados em arquivos padrão PDF (Adobe Acrobat) e em softwares que as originaram, obrigatoriamente em Excel (Windows), versão 97/2003 ou 2010, contendo as fórmulas e cálculos que resultaram no fluxo de caixa das projeções financeiras, para melhor possibilitar a análise e a consistência dos cálculos.

1.6 Ocorrendo divergência entre valores indicados na planilha impressa e aqueles constantes da planilha em meio magnético, prevalecerão aqueles da planilha impressa.

1.7 Deverão ser observados os princípios fundamentais de contabilidade aceitos no Brasil e submetidos ao regime da Lei Federal nº 6.404/76 e alterações posteriores, especialmente as introduzidas pela Lei nº 11.638/2007, bem como as Normas Brasileiras de Contabilidade convergidas às normas internacionais, mediante a aplicação das International Financial Reporting Standards – IFRS, além das disposições da legislação

fiscal vigente, incluindo as instruções normativas SRF nº 162, de 31/12/1998 e nº 130, de 10/11/1999, referentes à amortização e depreciação dos investimentos.

1.8 Para indicação dos componentes do Plano de Negócios, deverão ser utilizadas as planilhas do Anexo IV.h - Diretrizes para Elaboração do Plano de Negócios

1.9 A Licitante deverá realizar as projeções em moeda constante (não considerar a inflação).

1.10 Para conversão de valores em moeda estrangeira que por ventura sejam negociados pela CONCESSIONÁRIA, a Licitante deverá apresentar as taxas de câmbio reais esperadas para projeção em moeda constante.

1.11 A Licitante deverá desenvolver tabela horária dos itinerários da rede proposta, de acordo com os termos do Anexo I.b.

2 Diretrizes para o preenchimento das Planilhas Financeiras

Essa seção tem como objetivo apresentar e descrever as planilhas modelo a serem preenchidas pelos proponentes, bem como explicar como deve ser feito o preenchimento dessas planilhas.

Cada subseção descreverá uma aba da planilha. Os campos em cinza não devem ser alterados, pois trata-se de informações padrões que devem ser seguidas por todos os proponentes ou de cálculos realizados a partir de insumos de cada proponente.

2.1 Receita

Na aba “receita” há dois campos que indicam as regras tarifárias para calcular o peso de passageiros do tipo *estudante* e *comum* no cálculo de passageiros totais. Como estudantes pagam meia tarifa, foi adotado um fator de 0,5; como o vale transporte em São José dos Campos era R\$ 4,75 e a passagem R\$ 4,30, adotou-se o fator de 1,1 para passageiros que utilizam Vale Transporte. Isso se faz necessário porque a planilha retorna a passagem de equilíbrio para o passageiro comum.

Regras tarifárias	
Estudante/comum	0,5
VT/comum	1,1
Passageiros	
Tipo	Quantidade (mês)
Pagante	
Comum	
VT	
Estudante	
Isento	
Integrações	
Passageiros equivalentes	0
Passageiros totais	0

Figura 1: Receita
Fonte e elaboração próprias.

O proponente deve, então, indicar a quantidade de cada tipo de passageiro que estima que o sistema terá.

2.2 Parâmetros Econômicos

Parâmetros Econômicos	
Ano Início do contrato	2021
Tempo de projeto	10
WACC	8.440%
Capital de giro (% receita líquida)	

Figura 2: Parâmetros Econômicos
Fonte e elaboração próprias.

A única informação que deverá ser preenchida é a alíquota de capital de giro. Ficou definido que o Custo Médio Ponderado de Capital (CMPC, ou na sigla em inglês: WACC) será de 8,44%. Este valor não poderá ser alterado pelos proponentes.

2.3 Frota e quilometragem

Frota		
	unidades	quilometragem rodada (mês)
Articulado (23m)		
Padron sem ar condicionado		
Midiônibus		
Microônibus		
TOTAL	0	0
Ociosidade de frota	5%	

Figura 3: Frota e quilometragem
Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá preencher a frota e a quilometragem rodada no mês por cada tipo de frota de veículo.

2.4 CAPEX Veículos

Ociosidade de frota		5%						
	Preço unitário	Unidades	Investimento	Reposição por término	Vida útil depreciação	Valor residual depreciação	Método de depreciação	
Articulado (23m)		0	0	100%			Cole	
Padron sem ar condicionado		0	0	100%			Cole	
Midiônibus		0	0	100%			Cole	
Microônibus		0	0	100%			Cole	
	Preço unitário	Unidades	Investimento	Reposição por término	Vida útil depreciação	Valor residual depreciação	Método de depreciação	
Veículos de apoio operacional (so corro)			0	100%			Cole	
Veículos administrativos (fiscalização e controle)			0	100%			Cole	
(ITS) Fiscalização eletrônica - hardware e software			0	100%			Linear	

Figura 4: CAPEX veículos
Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá preencher o preço unitário de cada tipo de veículo que será usado na operação, bem como para apoio operacional, administrativo e qual será o investimento em monitoramento de frota. Para todos esses itens também é preciso preencher a vida útil e o valor residual da depreciação ao fim da vida útil, sempre igual ou maior do que zero. Se a vida útil do veículo for maior do que a idade máxima indicada no Anexo VI, o proponente deverá prever a renovação do veículo antes do fim da vida útil, a fim de preservar a idade máxima prevista.

2.5 CAPEX – garagem e administrativo

	Unidades	Metros ² terreno ocupado por veículo	Metragem total terreno
Articulado (23m)	0		0
Padron sem ar condicionado	0		0
Midiônibus	0		0
Microônibus	0		0

Figura 5: CAPEX – garagem e administrativo – metragem por tipo de material rodante

Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá preencher qual o espaço previsto para cada tipo de veículo no terreno destinado à garagem. Essa metragem deve incluir espaço para manobra, manutenção e o que mais o proponente achar pertinente. A planilha irá calcular a metragem total necessária para o terreno da empresa.

Metragem total em terreno para garagem	0
Preço do terreno (m ²)	
Metragem das instalações em relação à metragem do terreno	
Preço médio das instalações (CUB)	

Figura 6: CAPEX – garagem e administrativo

Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá preencher o valor do metro quadrado, considerando que o terreno deve ser na cidade de São José dos Campos, qual porcentagem do terreno que receberá edificações e qual o preço de construção médio dessas edificações.

	Preço unitário	Unidades	Investimento	Reposição por término	Vida útil de depreciação	Valor residual de depreciação	Método de depreciação
Espaço ocupado e construído	0	1	0	0%			Linear
Terreno	0	1	0	Não Aplicável	Não Aplicável	Não Aplicável	Não Aplicável
Móveis, softwares (adm)		1	0	100%			Linear

Figura 7: CAPEX - espaço, terreno e móveis

Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá preencher a vida útil e valor residual para o espaço ocupado e construído e para móveis, equipamentos e softwares, devendo indicar o investimento que fará com esse item também.

2.6 Investimentos

Ano	Ativo (R\$)	Passivo (R\$)	Ativo (R\$)	Passivo (R\$)	Ativo (R\$)	Passivo (R\$)	Ativo (R\$)	Passivo (R\$)	Ativo (R\$)	Passivo (R\$)	Total
0											
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											

Figura 8: Investimentos

Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá indicar o fluxo de investimento desde o ano zero até o ano 10 para cada tipo de investimento que será feito.

2.7 Depreciação

Ano	Ativo (R\$)	Passivo (R\$)	Ativo (R\$)	Passivo (R\$)	Ativo (R\$)	Passivo (R\$)	Ativo (R\$)	Passivo (R\$)	Ativo (R\$)	Passivo (R\$)	Total
0											
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											

Figura 9: Depreciação

Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá indicar o fluxo de depreciação desde o ano zero até o ano 10 para cada tipo de investimento que será feito.

2.8 Valor residual

Ano	Ativo (R\$)	Passivo (R\$)	Ativo (R\$)	Passivo (R\$)	Ativo (R\$)	Passivo (R\$)	Ativo (R\$)	Passivo (R\$)	Ativo (R\$)	Passivo (R\$)	Total
0											
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											

Figura 10: Valor residual

Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá indicar o fluxo de valor residual desde o ano zero até o ano 10 para cada tipo de investimento que será feito.

2.9 Encargos sociais

Os encargos sociais a serem considerados pelo proponente no cálculo de custo com pessoal.

Encargos sociais	% sobre salário + horas extras + adicional noturno
Grupo A	
INSS	0,00%
SEST	1,50%
SENAT	1,00%
SEBRAE	0,60%
Salário Educação	2,50%
Incra	0,20%
Seguro acidente	3,00%
FGTS	8,00%
Total grupo A	16,80%
Grupo B	
13º salário	8,33%
Abono de férias	2,78%
Aviso prévio trabalhado	0,07%
Licença funeral/casamento	0,03%
Licença paternidade	0,04%
Adicional noturno	2,24%
Total grupo B	13,49%
Grupo C	
Aviso prévio indenização	4,54%
Depósito por rescisão	4,56%
Indenização adicional	0,33%
Total grupo C	9,43%
Grupo D	
Incidência do grupo A sobre o grupo B	2,27%
Total	41,99%

Figura 11: Encargos Sociais

Fonte e elaboração próprias.

2.10 Benefícios

Benefício	Custo unitário	Custo mensal
Vale refeição		0,00
Cesta básica		0,00
Plano de saúde e assist.odontológica		0,00
Seguro de vida		0,00
Total		0,00

Benefício	Custo unitário	Custo mensal
Vale transporte		0,00
Valor da incidência do vale transporte sobre o salário		6%
Dias úteis no mês		

Figura 12: Benefícios
Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá preencher o custo unitário de Vale Refeição, Cesta Básica, Plano de saúde e Assistência Odontológica e Seguro de Vida. O valor do custo unitário da passagem do Vale Transporte depende do valor da tarifa técnica de equilíbrio. São consideradas duas tarifas por dia para o funcionário; o proponente deverá indicar a quantidade de dias que o funcionário receberá o Vale Transporte (dias úteis no mês).

2.11 Pessoal – gerência e administrativo

	Quantidade	Salário nominal (R	Encargos (%)	Benefícios mensais	Custo por funcionário (Custo por categoria (R\$/mês)
Presidente			41,99%	0,00	0,00	0,00
Diretor adm. Financeiro			41,99%	0,00	0,00	0,00
Diretor operacional			41,99%	0,00	0,00	0,00
Ger. Adm. Financeiro			41,99%	0,00	0,00	0,00
Ger. Recursos Humanos			41,99%	0,00	0,00	0,00
Ger. Manutenção			41,99%	0,00	0,00	0,00
Ger. Operação			41,99%	0,00	0,00	0,00

Figura 13: Pessoal – gerência
Fonte e elaboração próprias.

	Quantidade	Salário nominal (R\$)	Encargos (%)	Benefícios mensais (R\$)	Custo por funcionário (R\$/mês)	Custo por categoria (R\$/mês)
Motorista carro leve			41,99%	0,00	0,00	0,00
Encarregado pessoal			41,99%	0,00	0,00	0,00
Auxiliar pessoal			41,99%	0,00	0,00	0,00
Encarregado tesouraria			41,99%	0,00	0,00	0,00
Auxiliar tesouraria			41,99%	0,00	0,00	0,00
Encarregado tráfego			41,99%	0,00	0,00	0,00
Supervisor tráfego			41,99%	0,00	0,00	0,00
Auxiliar tráfego			41,99%	0,00	0,00	0,00
Fiscal			41,99%	0,00	0,00	0,00
Supervisor bilhetagem			41,99%	0,00	0,00	0,00
Auxiliar bilhetagem			41,99%	0,00	0,00	0,00
Analista de custos			41,99%	0,00	0,00	0,00
Auxiliar de video monitoramento			41,99%	0,00	0,00	0,00
Vigia			41,99%	0,00	0,00	0,00
Faxineiro			41,99%	0,00	0,00	0,00
Copeiro			41,99%	0,00	0,00	0,00
Entregador (office-boy)			41,99%	0,00	0,00	0,00
Recepcionista			41,99%	0,00	0,00	0,00
Técnico segurança do trabalho			41,99%	0,00	0,00	0,00
Engenheiro segurança do trabalho			41,99%	0,00	0,00	0,00
Porteiro			41,99%	0,00	0,00	0,00

Figura 14: Pessoal – administrativo

Fonte e elaboração próprias.

Nas tabelas das figuras 13 e 14, o proponente deverá indicar a quantidade (valor igual ou superior a zero) de cada função e o salário nominal a ser pago, quando a quantidade for maior do que zero.

2.12 Pessoal – manutenção

	Quantidade	Salário nominal (R\$)	Encargos (%)	Benefícios mensais (R\$)	Custo por funcionário (R\$/mês)	Custo por categoria (R\$/mês)
Encarregado manutenção			41,99%	0,00	0,00	0,00
Supervisor manutenção			41,99%	0,00	0,00	0,00
Auxiliar de controle de manutenção			41,99%	0,00	0,00	0,00
Mecânico de veículos			41,99%	0,00	0,00	0,00
Auxiliar de mecânico			41,99%	0,00	0,00	0,00
Eletricista			41,99%	0,00	0,00	0,00
Auxiliar de eletricista			41,99%	0,00	0,00	0,00
Lanterneiro			41,99%	0,00	0,00	0,00
Auxiliar de lanterneiro			41,99%	0,00	0,00	0,00
Pintor			41,99%	0,00	0,00	0,00
Borracheiro			41,99%	0,00	0,00	0,00
Auxiliar de borracheiro			41,99%	0,00	0,00	0,00
Lavador			41,99%	0,00	0,00	0,00
Abastecedor			41,99%	0,00	0,00	0,00
Manobrista			41,99%	0,00	0,00	0,00
Comprador			41,99%	0,00	0,00	0,00
Encarregado de almoxarifado			41,99%	0,00	0,00	0,00
Almoxarife			41,99%	0,00	0,00	0,00
Auxiliar de almoxarifado			41,99%	0,00	0,00	0,00

Figura 15: Pessoal – manutenção

Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá indicar a quantidade (valor igual ou superior a zero) de cada função e o salário nominal a ser pago, quando a quantidade for maior do que zero.

2.13 Pessoal – operação

Fator de utilização				
Tipo de veículo	Articulado (23m)	Padron sem ar condicionado	Midiônibus	Microônibus
Motorista				

Figura 16: Fator de utilização

Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá indicar o fator de utilização para cada tipo de veículo de motoristas. Assim, o total de motoristas será indicado pela multiplicação da frota pelo fator de utilização.

Despachantes e fiscais	
% de despachantes em relação ao total de motoristas	
% de fiscais em relação ao total de motoristas	

Figura 17: Despachantes e Fiscais

Fonte e elaboração próprias.

O total de despachantes e fiscais será uma proporção do total de motoristas: o proponente deverá indicar essa proporção.

	Quantidade	Salário nominal (R\$)	Encargos (%)	Benefícios mensais (R\$)	Adicional noturno (R\$/mês)	Custo por funcionário (R\$/mês)	Custo por categoria (R\$/mês)
Motorista			41,99%	0,00	0	0,00	0,00
Despachante de transportes coletivos (exceto trem)			41,99%	0,00	0	0,00	0,00
Fiscal de transportes coletivos (exceto trem)			41,99%	0,00	0	0,00	0,00

Figura 18: Pessoal - motoristas, despachantes e fiscais

Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá indicar o salário nominal a ser pago, as quantidades são calculadas de acordo com os dados das tabelas anteriores (figuras 16 e 17).

2.14 Operação

Combustível	Articulado (23m)	Padron sem ar condicionado	Midiônibus	Microônibus
Rendimento do óleo diesel (L/km) (sem ar)				
Rendimento do óleo diesel (L/km) (com ar)				
Preço do óleo diesel (R\$/L)				

Figura 19: Combustível

Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá indicar o rendimento do combustível e o preço do óleo diesel, com valores iguais ou maiores do que zero.

Lubrificantes				
Preços (R\$)	Articulado (23m)	Padron sem ar condicionado	Midiônibus	Microônibus
Óleo de carter				
Óleo de caixa de mudanças				
Óleo diferencial				
Fluido de freio				
Graxa				
Compressor				
Sapata de Carvão				
Consumo (L/km)	Articulado (23m)	Padron sem ar condicionado	Midiônibus	Microônibus
Óleo de carter				
Óleo de caixa de mudanças				
Óleo diferencial				
Fluido de freio				
Graxa				
Compressor				
Sapata de Carvão				

Figura 20: Lubrificantes
Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá preencher o preço e o consumo de cada um dos tipos de lubrificantes, com valores iguais ou maiores do que zero.

ARLA 32				
	Articulado (23m)	Padron sem ar condicionado	Midiônibus	Microônibus
Rendimento (L/km)				
Custo				

Figura 21: ARLA 32
Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá indicar o preço e o consumo de ARLA 32, com valores iguais ou maiores do que zero.

Rodagem				
Preço	Articulado (23m)	Padron sem ar condicionado	Midiônibus	Microônibus
Pneu				
Recapagem				
Câmara				
Protetor				
Quantidade	Articulado (23m)	Padron sem ar condicionado	Midiônibus	Microônibus
Pneu				
Recapagem				
Câmara				
Protetor				
Custo total do conjunto				
Vida útil do conjunto				

Figura 22: Rodagem
Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá preencher o preço e o quantidade de cada um dos itens de rodagem, com valores iguais ou maiores do que zero.

Peças e acessórios	Articulado (23m)	Padron sem ar condicionado	Midiônibus	Microônibus
Índice de consumo				
Preço de referência	0	0	0	0

Figura 23: Peças e Acessórios

Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá indicar o índice de consumo mensal de peças e acessórios como porcentagem do valor do veículo novo.

Custo unitário variável - Síntese	Articulado (23m)	Padron sem ar condicionado	Midiônibus	Microônibus
Combustível (R\$/km)	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Lubrificantes (R\$/km)	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
ARLS 32 (R\$/km)	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Rodagem (R\$/km)	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
Custo unitário variável (R\$/km)	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
Peças e acessórios (veículo/mês)	0	0	0	0

Figura 24: Custo Unitário Variável – síntese

Fonte e elaboração próprias.

Os campos são preenchidos conforme dados fornecidos anteriormente.

Operação	Articulado (23m)	Padron sem ar condicionado	Midiônibus	Microônibus	
Quilometragem rodada (mês)	0	0	0	0	
Veículos	0	0	0	0	
Custo operacional da frota (R\$/mês)	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!

Figura 25: Custo Operacional Mensal da Frota

Fonte e elaboração próprias.

Com os dados de quilometragem mensal e frota total são estimados os custos mensais de operação.

Despesas operacionais	Veículos	Custo unitário	Total
Seguro obrigatório DPVAT	0		0
Seguro de responsabilidade civil	0		0
Licenciamento	0		0
IPVA	0		0
Total (R\$/ano)			0

Figura 26: Despesas Operacionais Obrigatórias de Frota

Fonte e elaboração próprias.

A tabela da Figura 26 indica os custos com despesas obrigatórias. O número de veículos é preenchido de forma automática considerando a frota operante e a frota ociosa.

2.15 Administração

Serviço	Custo mensal
Serviços públicos	0
Água	
Luz	
Telefonia Geral	
Serviços 0800 (call center)	
Serviços de terceiros	0
Administração de rede/data center	
Rede de comunicação	
Honorário de advogados	
Auditoria externa	
Comunicação social	
Treinamento	
Sistema de atendimento ao público	

Figura 27: Custos com serviços

Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá preencher os custos mensais com serviços públicos, serviços de terceiros e sistema de atendimento ao público.

Operação e manutenção do sistema	Total	Unitário	Veículos
ITS (veículo/mês)	0		

Figura 28: Custo Mensal com Monitoramento de Frota

Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá preencher o custo mensal com o sistema de monitoramento de frota.

Garantia de execução contratual	
Valor contratado - investimento total do contrato (R\$)	
Taxa anual da apólice, encargos inclusos (%)	
Valor fixo anual	
Custo por ano (R\$)	0

Figura 29: Garantia e Execução Contratual

Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá preencher a taxa anual da apólice de seguro, que incidirá sobre o valor total dos investimentos do contrato, e o custo fixo anual.

Despesa adm mensal	0
Serviços públicos	
Serviços de terceiros	
Sistema de atendimento ao público	
Operação e manutenção do sistema	
Garantia de execução contratual	

Figura 30: Despesas Administrativas Mensais

Fonte e elaboração próprias.

A tabela da figura 30 resume os custos administrativos mensais.

2.16 Impostos

Impostos sobre o resultado (alíquotas)	
CSLL	9%
IR	15%
IR adicional	10%
Limite de isenção IR Adicional -R\$ ano	240.000
Impostos sobre receita (alíquotas)	
ISS sobre receita tarifária	0,00%
ISS sobre outras receitas	2,00%
ISS - publicidade	5,00%
PIS sobre outras receitas	0,65%
COFINS sobre outras receitas	3,00%
PIS sobre receita tarifária	0,00%
COFINS sobre receita tarifária	0,00%

Figura 31: Impostos

Fonte e elaboração próprias.

As tabelas da Figura 31 resumem os impostos que são aplicáveis ao projeto.

2.17 Pré-operacionais

Despesas pré-operacionais	0
Outorga	
Despesas com contratação	
Despesas com treinamento	

Figura 32: Despesas Pré-operacionais

Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá preencher, com valores iguais ou maiores do que zero, o valor das despesas pré-operacionais (ano zero).

2.18 Plano de frota

Idade	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10
0 - 1										
1 - 2										
2 - 3										
3 - 4										
4 - 5										
5 - 6										
6 - 7										
7 - 8										
8 - 9										
9 - 10										
Total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Figura 33: Plano de Frota

Fonte e elaboração próprias.

Para cada tipo de veículo do projeto o proponente deverá indicar o plano de frota (quantidade de veículos em cada faixa etária), para cálculo da idade média máxima da frota durante o projeto.

2.19 Fluxo de caixa

O fluxo de caixa é composto dos insumos da planilha.

2.20 Resultados

Idade média da frota (anos)	7,87	
Resultados		
VPL	-R\$	0,00
TIR		8,44%
Tarifa técnica		
	Zerando VPL	
Por passageiros equivalentes		
Por passageiros totais		
Calcular tarifa		

Figura 34: Resultados
Fonte e elaboração próprias.

Para o cálculo da tarifa de equilíbrio é necessário apertar o botão “Calcular Tarifa”. Ele aciona um comando de “atingir meta”, que vai alterar a tarifa técnica por passageiros equivalentes de forma que o VPL seja zero e que a TIR seja igual ao CMPC do projeto (8,44%).

A planilha também retorna o peso de cada tipo de custo no custo operacional total do contrato.

Custo	Total	Peso nos custos
Despesas com pessoal	0	#DIV/0!
Despesas com combustível	0	#DIV/0!
Outras despesas	#DIV/0!	#DIV/0!
Total	#DIV/0!	

Figura 35: Resultados – peso nos custos
Fonte e elaboração próprias.

ANEXO V - MODELO FINANCEIRO DA CONCESSÃO

O presente documento é parte integrante do EDITAL de Licitação para a contratação de empresas operadoras para a realização do serviço de transporte coletivo do Município de São José dos Campos.

A sua finalidade é explicar como será a remuneração das CONCESSIONÁRIAS vencedoras, além de apresentar as premissas que embasaram as modelagens econômico-financeiras necessárias para estabelecer as Tarifas Técnicas de Referência de cada lote, conforme definido neste EDITAL. Será também apresentado o Fluxo de Caixa de Referência de cada lote, como forma de resumir os orçamentos anuais do projeto.

1 Formato da Remuneração das Concessionárias Vencedoras

As empresas serão remuneradas a partir da Tarifa Técnica de Remuneração por elas apresentadas na concorrência, sempre de acordo com seus respectivos Planos de Negócio (Anexo IV.h). A Tarifa Técnica de Remuneração deverá remunerar passageiros equivalentes, que serão calculados a partir das regras de isenção, gratuidades e descontos tarifários previstos em lei. Portanto, as receitas das CONCESSIONÁRIAS dependerão das regras tarifárias do município e dos diferentes tipos de passageiros do transporte público (estudantes, idosos, demais isenções, vale-transporte, passageiro comum, integrações e assim por diante). Cada empresa poderá ofertar suas próprias Tarifas Técnicas de Remuneração e nada impede que elas sejam diferentes, pois os lotes possuem estruturas operacionais diferentes.

A Tarifa Pública será a tarifa que de fato será cobrada do usuário de transporte público, também respeitando regras de isenção e descontos tarifários quando aplicável. As Tarifas Técnicas de Remuneração de cada lote deverão ser inferiores à Tarifa Pública definida pelo município. A diferença entre a arrecadação do sistema como um todo via Tarifa Pública e as receitas provenientes das Tarifas Técnicas de Remuneração será o superávit do sistema. Tal superávit será destinado ao Fundo Municipal de Transporte.

A relação entre a Tarifa Pública e a Tarifa Técnica de Remuneração fica definida pela seguinte fórmula:

$$TTP = (\rho_1 \times TTR_1) \times (1 + \beta) + (\rho_2 \times TTR_2) \times (1 + \beta)$$

Em que:

- TTP é a Tarifa Técnica Ponderada
- TTR_i é a Tarifa Técnica de Remuneração de cada lote.
- ρ_i é o percentual de passageiros equivalentes relativo a cada lote, sendo que a soma de ρ_1 e ρ_2 deve totalizar 100%.
- β é um fator de *mark-up* definido em 3%.

Com base nas Tarifas Técnicas de Referência indicadas neste EDITAL por lote e no fluxo de caixa simulado a fórmula acima entrega uma Tarifa Técnica Ponderada de referência de R\$4,98, que seria a tarifa técnica de base para a definição da Tarifa Pública. A Tarifa Técnica Ponderada está sujeita a redução após a definição da proposta vencedora, pelo critério de tarifa com a proposta mais barata.

1.1 Cálculo da Remuneração Diária dos Concessionários

A remuneração diária devida à CONCESSIONÁRIA será paga diariamente 11 (onze) dias corridos após a aferição de acordo com a fórmula:

$$RDC_t = TTR_t \times PEQ_t$$

Em que:

- RDC_t é a Remuneração Diária do Concessionário;
- TTR_t é a Tarifa Técnica de Remuneração da CONCESSIONÁRIA vigente no dia t , calculada de acordo a fórmula definida abaixo ano a ano (exceto quando houver avaliação de reequilíbrio financeiro);
- PEQ_t é o índice de passageiros equivalentes transportados (remuneráveis) de acordo com o realizado no dia t .

O índice de passageiros equivalentes será definido de acordo com as regras de isenção tarifárias e leis sobre gratuidades e vale-transporte vigentes em São José dos Campos para o período da CONCESSÃO. Portanto, o índice segue a seguinte fórmula:

$$PEQ = \sum_i^n P_i \times \sigma$$

Em que:

- P_i é o número de passageiros de cada categoria de pagamento (passe comum, vale-transporte, estudante, isentos, integrações)
- σ é o peso de cada categoria, a ser definido de acordo com as leis e definições da prefeitura.

A Tarifa Técnica de Remuneração da CONCESSIONÁRIA será reajustada anualmente de acordo com a seguinte fórmula:

$$TTR_t = TTR_0 \times R_t$$

Em que:

- TTR_t é a Tarifa Técnica de Remuneração da CONCESSIONÁRIA para o ano t .
- TTR_0 é a Tarifa Técnica de Remuneração da CONCESSIONÁRIA constante de sua proposta.
- R_t é o índice de reajuste para o ano t , conforme constante na seção 4 - Reajuste Anual e Revisão do Contrato.

1.2 Considerações sobre as regras tarifárias das integrações

As integrações entre os ônibus do sistema de transporte público do município de São José dos Campos serão gratuitas para os usuários para qualquer sentido, desde que respeitado o limite máximo de 3 transbordos (4 linhas) em um intervalo de 2 horas.

Não haverá compensação financeira cruzada entre transbordos de linhas de lotes diferentes. O pressuposto é de que a viagem de ida se equivale à viagem de volta no mesmo dia.

1.3 Cálculos de bônus e deduções

Além da remuneração diária, há também a remuneração trimestral, que consiste nos valores de bônus ou deduções conforme constante no Anexo VI. A fórmula de cálculo para a remuneração trimestral é a seguinte:

$$RTrim = \sum_t \sum_l RDC_{tl} \times \theta_{trim}$$

Em que:

- $RTrim$ é a remuneração trimestral adicional, referente a bônus ou deduções, conforme o índice de qualidade da operação.
- RDC_{tl} é a Receita Diária do Concessionário, indexado por linha do seu lote de operação.
- θ_{trim} é uma função que parametriza a média trimestral do índice de regularidade (IR_l), conforme Anexo VI.

Função Paramétrica θ_{trim} :

$$\theta_{trim} = (1 + (1,5\%) \times (PDM - IR_l Trim) / 0,1), \text{ quando for o caso de bônus}$$

$$\theta_{trim} = (1 + (1\%) \times (IR_l Trim - PDM) / 0,2), \text{ quando for o caso de dedução}$$

Em que:

- PDM é o PDM, conforme estabelecido no Anexo VI;
- $IR_l Trim$ é a média trimestral do Índice de Regularidade (IR_l), definido no Anexo VI.

Se o total da remuneração trimestral for equivalente a uma dedução, o CONCESSIONÁRIO deverá ressarcir o Fundo Municipal de Transporte. Em caso de o total da remuneração trimestral seja um bônus, o Fundo Municipal de Transporte deverá ressarcir o CONCESSIONÁRIO. Existirá um teto para os ressarcimentos na modalidade **bônus** que o Fundo Municipal de Transportes poderá repassar para o CONCESSIONÁRIO. Esse teto será o equivalente ao máximo que for arrecadado sob a modalidade **deduções**. Ou seja, através dos bônus o CONCESSIONÁRIO somente poderá reaver aquilo que foi perdido via deduções. Cada lote terá seu próprio sistema de débitos e créditos com o Fundo Municipal de Transportes, não podendo um lote financiar as dívidas do outro.

2 Diretrizes e premissas para a modelagem financeira

As Tarifas Técnicas de Remuneração oferecidas pelas CONCESSIONÁRIAS concorrentes não poderão ser superiores às Tarifas Técnicas de Referência de cada lote estabelecidas pela modelagem econômico-financeira do presente Anexo V. Para cada lote define-se a Tarifa Técnica de Referência como o valor de tarifa que equilibra o fluxo de caixa do projeto de modo a tornar o Valor Presente Líquido (VPL) igual a zero. Dessa maneira, o Custo Médio Ponderado de Capital (CMPC) será igual à Taxa Interna de Retorno (TIR) do projeto. Nos cálculos financeiros de receita, leva-se em consideração os passageiros equivalentes.

A modelagem econômico-financeira adotou as seguintes premissas, que deverão ser contempladas nos Planos de Negócio dos concessionários:

2.1 - A Tarifa Técnica de Referência do Lote 1 ficou definida no valor de R\$4,67 , enquanto para o Lote 2 ficou definida no valor de R\$5,04.

2.2 - O CMPC deverá ser de 8,44%. Todas as CONCESSIONÁRIAS concorrentes deverão estabelecer este valor em seus fluxos financeiros. Com o equilíbrio da Tarifa Técnica de Remuneração as planilhas do Anexo IV.f automaticamente entregam um CMPC igual a TIR.

O CMPC é obtido através da equação:

$$CMPC = \left(\frac{E}{D + E} \right) K_E + \left(\frac{D}{D + E} \right) (1 - T) K_D \quad (2)$$

Em que:

- K_E é o custo de oportunidade do capital próprio;
- K_D é o custo de oportunidade do capital de terceiros;

- E é o valor de mercado do capital próprio investido;
- D é o valor de mercado do capital de terceiros investido; e
- T é a alíquota marginal de impostos incidentes sobre o resultado antes do imposto de renda e da contribuição social.

A tabela abaixo apresenta o resumo das variáveis consideradas para o cálculo do CMPC e o valor resultante:

Tabela 1: Resumo do cálculo do CMPC para o projeto

Variável	Valor
Custo do capital próprio	12,88%
Taxa livre de risco	5,67%
Beta	1,14
Prêmio de risco	6,33%
Custo do capital de terceiros	11,11%
Participação capital próprio	20,00%
Participação capital de terceiros	80,00%
Imposto	34,00%
CMPC	8,440%

Fonte e elaboração próprias.

2.3 - Premissas econômicas:

- O ano de início do contrato foi estimado como sendo 2021.
- O tempo do projeto, referência para o fluxo de caixa, foi considerado como sendo de dez anos.
- O capital de giro foi estimado como sendo de 2% (percentual da receita líquida).

2.4 - A aquisição de capital é de inteira responsabilidade dos concessionários. Todo o capital necessário para operacionalizar o projeto deverá constar nas planilhas financeiras. Deverão ser discriminados valores e quantidades da seguinte lista (não necessariamente exaustiva) de bens de capital:

- Veículos de transporte público (vans, micro-ônibus, midi-ônibus, min-iônibus, ônibus convencional, ônibus padron, ônibus articulado), sempre de acordo com o plano operacional apresentado;
- Veículos de apoio operacional;
- Veículos administrativos (fiscalização e controle);
- Espaço ocupado e construído;
- Terreno para garagens;
- Móveis, softwares e outras despesas administrativas.

Não serão responsabilidade dos concessionários:

- Tecnologia embarcada para validação de bilhetagem;
- Tecnologia embarcada para fiscalização eletrônica.

2.5 - Premissas para renovação de frota:

- A renovação de frota deverá respeitar o limite máximo de idade da frota para cada tipo de veículo conforme tabela abaixo:

Tabela 2: Idade máxima possível por tipo de veículo

Veículo	Idade Máxima
Convencional	10
Micro-ônibus	5
Midi-ônibus	5
Mini-ônibus	5
Padron	10
Articulado	10
Van	5

Fonte e elaboração próprias.

- A idade média máxima da frota deverá respeitar o valor máximo de 8 anos

2.6 - A composição de frota, por tipo de veículo e quantidade, deverá respeitar as exigências da rede proposta inicial com todos os elementos dos Anexos I.a a I.d. e respeitando a reserva técnica de 5% (cinco por cento) da frota total, proporcionalmente às

quantidades necessárias para cada tipo de veículo. Esses parâmetros, bem como a quilometragem rodada, deverão constar nas planilhas financeiras de maneira coerente com a rede definida.

2.7 - Para o cálculo das Tarifas Técnicas de Referência considerou-se as premissas com relação aos descontos e isenções tarifárias presentes na Tabela 3. Tais fatores são os que importam para o cálculo dos passageiros equivalentes no modelo de referência.

Tabela 3: Referências do modelo para definir passageiros equivalentes

Tipo de tarifa	Peso
Tarifa Comum	1
Vale Transporte	1,1
Estudante	0,5
Isentos	0

Fonte e elaboração próprias.

3. Fluxos de Caixa de Referência

Lote 1:

FLUXO DE CAIXA (R\$)												
DISCRIMINAÇÃO / PERÍODOS	ANO 0	ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4	ANO 5	ANO 6	ANO 7	ANO 8	ANO 9	ANO 10	Total
Receita Operacional Bruta		130.854.420	130.854.420	130.854.420	130.854.420	130.854.420	130.854.420	130.854.420	130.854.420	130.854.420	130.854.420	1.308.544.200
Receita transporte público		130.854.420	130.854.420	130.854.420	130.854.420	130.854.420	130.854.420	130.854.420	130.854.420	130.854.420	130.854.420	1.308.544.200
Passageiros equivalentes		27.994.736	27.994.736	27.994.736	27.994.736	27.994.736	27.994.736	27.994.736	27.994.736	27.994.736	27.994.736	279.947.364
Tarifa básica		4,67	4,67	4,67	4,67	4,67	4,67	4,67	4,67	4,67	4,67	46,7
(-) Deduções da Receita Bruta		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ISS		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PIS		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
COFINS		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(j) Receita Operacional Líquida		130.854.420	130.854.420	130.854.420	130.854.420	130.854.420	130.854.420	130.854.420	130.854.420	130.854.420	130.854.420	1.308.544.200
(-) Custo Operacional	285.000	130.981.026	127.950.660	124.920.295	121.889.930	118.859.565	124.022.074	120.991.709	117.961.341	114.930.978	111.900.611	1.214.693.194
Pessoal		48.915.767	48.915.767	48.915.767	48.915.767	48.915.767	48.915.767	48.915.767	48.915.767	48.915.767	48.915.767	489.157.667
Custo operacional da frota		54.694.838	54.694.838	54.694.838	54.694.838	54.694.838	54.694.838	54.694.838	54.694.838	54.694.838	54.694.838	546.948.380
Despesas operacionais		1.872.882	1.872.882	1.872.882	1.872.882	1.872.882	1.872.882	1.872.882	1.872.882	1.872.882	1.872.882	18.728.816
Despesas administrativas		2.368.644	2.368.644	2.368.644	2.368.644	2.368.644	2.368.644	2.368.644	2.368.644	2.368.644	2.368.644	23.686.445
Despesas pré-operacionais	285.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	285.000
Depreciação	0	23.128.895	20.098.530	17.068.164	14.037.799	11.007.434	16.169.943	13.139.578	10.109.213	7.078.847	4.048.482	135.886.885
(j) Resultado Operacional antes do IR e CSLL	-285.000	-126.606	2.903.760	5.934.125	8.964.490	11.994.855	6.832.346	9.862.712	12.893.077	15.921.442	18.951.807	93.851.007
IR	0	0	302.376	605.412	908.449	1.211.486	695.235	998.271	1.301.308	1.604.344	1.907.381	9.534.261
CSLL	0	0	261.338	534.071	806.804	1.079.537	614.911	887.644	1.160.377	1.433.110	1.705.843	8.483.635
(j) Resultado Operacional Líquido	-285.000	-126.606	2.340.046	4.794.641	7.249.237	9.701.813	5.522.201	7.976.796	10.431.392	12.885.988	15.740.584	75.833.111

FLUXO DE CAIXA LÍQUIDO

A) ENTRADAS												
Resultado operacional líquido	-285.000	-126.606	2.340.045	4.794.641	7.249.237	9.703.833	5.522.201	7.976.796	10.431.392	12.885.988	15.340.584	75.833.111
Depreciação e Amortização	0	23.128.895	20.098.530	17.068.164	14.037.799	11.007.434	16.169.943	13.139.578	10.109.213	7.078.847	4.048.482	135.886.885
Venda de veículos (ativos)	0	0	0	0	0	0	2.746.514	0	0	0	0	2.746.514
Valor residual	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11.251.899	11.251.899
TOTAL DAS ENTRADAS	-285.000	23.002.289	22.438.575	21.862.806	21.287.036	20.711.267	24.438.657	21.116.374	20.540.605	19.964.835	30.640.965	225.718.406
B) SAÍDAS												
1) Capital Próprio Investido na Operação												
Articulado (23m)	0	7.008.438	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.008.438
Padrões sem ar condicionado	0	77.545.420	0	0	0	0	0	0	0	0	0	77.545.420
Midiônibus	0	25.010.943	0	0	0	0	25.010.943	0	0	0	0	50.021.886
Microônibus	0	2.174.192	0	0	0	0	2.174.192	0	0	0	0	4.348.384
Veículos de apoio operacional (socorro)	0	500.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	500.000
Veículos administrativos (fiscalização e controle)	0	340.000	0	0	0	0	140.000	0	0	0	0	280.000
Espaço ocupado e construído	0	3.841.171	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.841.171
Terreno	0	19.003.600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19.003.600
Móveis, softwares (adm)	0	300.000	0	0	0	0	300.000	0	0	0	0	600.000
(ITS) Fiscalização eletrônica - hardware e software	0	5.740.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.740.000
2) Capital de Giro	0	218.091	0	0	0	0	0	0	0	0	-218.091	0
TOTAL DAS SAÍDAS	0	141.481.853	0	0	0	0	27.625.135	0	0	0	-218.091	168.888.894
C) FLUXO DE CAIXA LÍQUIDO	-285.000	-118.479.564	22.438.575	21.862.806	21.287.036	20.711.267	-3.186.478	21.116.374	20.540.605	19.964.835	30.859.056	56.829.511

Lote 2:

FLUXO DE CAIXA (R\$)

DISCRIMINAÇÃO / PERÍODOS	ANO 0	ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4	ANO 5	ANO 6	ANO 7	ANO 8	ANO 9	ANO 10	TOTAL
Receita Operacional Bruta		112.689.489	112.689.489	112.689.489	112.689.489	112.689.489	112.689.489	112.689.489	112.689.489	112.689.489	112.689.489	1.126.894.891
Receita transporte público		112.689.489	112.689.489	112.689.489	112.689.489	112.689.489	112.689.489	112.689.489	112.689.489	112.689.489	112.689.489	1.126.894.891
Passagens equivalentes		22.362.346	22.362.346	22.362.346	22.362.346	22.362.346	22.362.346	22.362.346	22.362.346	22.362.346	22.362.346	223.623.456
Tarifa básica		5,04	5,04	5,04	5,04	5,04	5,04	5,04	5,04	5,04	5,04	50,4
(-) Deduções da Receita Bruta		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ISS		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PIS		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
COFINS		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(+) Receita Operacional Líquida		112.689.489	112.689.489	112.689.489	112.689.489	112.689.489	112.689.489	112.689.489	112.689.489	112.689.489	112.689.489	1.126.894.891
(-) Custo Operacional	285.000	112.239.373	109.952.697	107.666.021	105.379.344	103.092.668	105.632.900	103.346.224	101.059.548	98.772.872	96.486.196	1.041.912.842
Pessoal		44.719.789	44.719.789	44.719.789	44.719.789	44.719.789	44.719.789	44.719.789	44.719.789	44.719.789	44.719.789	447.197.893
Custo operacional da frota		44.725.283	44.725.283	44.725.283	44.725.283	44.725.283	44.725.283	44.725.283	44.725.283	44.725.283	44.725.283	447.252.826
Despesas operacionais		1.670.584	1.670.584	1.670.584	1.670.584	1.670.584	1.670.584	1.670.584	1.670.584	1.670.584	1.670.584	16.705.843
Despesas administrativas		2.164.944	2.164.944	2.164.944	2.164.944	2.164.944	2.164.944	2.164.944	2.164.944	2.164.944	2.164.944	21.649.438
Despesas pré-operacionais	285.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	285.000
Depreciação	0	18.958.773	16.672.097	14.385.421	12.098.744	9.812.068	12.352.300	10.065.624	7.778.948	5.492.272	3.205.595	110.821.842
(-) Resultado Operacional antes do IR e CSLL	-285.000	450.116	2.736.793	5.023.469	7.310.145	9.596.821	7.056.589	9.341.265	11.629.941	13.916.618	16.201.294	82.982.055
IR	0	57.012	285.679	514.347	743.014	971.682	717.659	946.327	1.174.994	1.403.662	1.632.329	8.446.705
CSLL	0	40.510	246.311	452.112	657.913	863.714	635.093	840.894	1.046.695	1.252.496	1.458.296	7.494.035
(-) Resultado Operacional Líquido	-285.000	352.594	2.204.802	4.057.010	5.909.217	7.761.425	5.701.817	7.556.045	9.408.251	11.260.460	13.112.668	67.041.111

FLUXO DE CAIXA LÍQUIDO

A) ENTRADAS												
Resultado operacional líquido	-285.000	352.594	2.204.802	4.057.010	5.909.217	7.761.425	5.703.837	7.556.045	9.408.253	11.260.460	13.112.668	67.041.311
Depreciação e Amortização	0	18.958.773	16.672.097	14.385.421	12.098.744	9.812.068	12.352.300	10.065.624	7.778.948	5.492.272	3.205.595	110.821.842
Venda de veículos (ativos)	0	0	0	0	0	0	1.624.525	0	0	0	0	1.624.525
Valor residual	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9.699.103	9.699.103
TOTAL DAS ENTRADAS	-285.000	19.311.367	18.876.899	18.442.430	18.007.962	17.573.493	19.680.662	17.621.669	17.187.200	16.752.732	26.017.366	189.186.781
B) SAÍDAS												
1) Capital Próprio Investido na Operação												
Articulado (23m)	0	7.008.438	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.008.438
Padrões sem ar condicionado	0	73.237.341	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73.237.341
Midiônibus	0	8.454.403	0	0	0	0	8.454.403	0	0	0	0	16.908.806
Microônibus	0	7.510.846	0	0	0	0	7.510.846	0	0	0	0	15.021.691
Veículos de apoio operacional (socorro)	0	500.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	500.000
Veículos administrativos (fiscalização e controle)	0	340.000	0	0	0	0	140.000	0	0	0	0	280.000
Espaço ocupado e construído	0	3.469.193	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.469.193
Terreno	0	17.163.300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17.163.300
Móveis, softwares (adm)	0	300.000	0	0	0	0	300.000	0	0	0	0	600.000
(ITS) Fiscalização eletrônica - hardware e software	0	5.120.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.120.000
2) Capital de Giro	0	187.816	0	0	0	0	0	0	0	0	-187.816	0
TOTAL DAS SAÍDAS	0	123.091.336	0	0	0	0	16.405.249	0	0	0	-187.816	139.308.769
C) FLUXO DE CAIXA LÍQUIDO	-285.000	-103.779.969	18.876.899	18.442.430	18.007.962	17.573.493	3.275.413	17.621.669	17.187.200	16.752.732	26.205.182	49.878.011

ANEXO VI - INDICADORES DE DESEMPENHO E QUALIDADE

O presente documento é parte integrante do EDITAL de Licitação para a contratação de empresas operadoras para a realização do serviço de transporte coletivo do Município de São José dos Campos.

A sua finalidade é definir os indicadores de desempenho, que podem servir como base para deduções ou bônus tarifários.

Neste anexo VI discutem-se os mecanismos propostos para melhorar o desempenho operacional das linhas de transporte coletivo da CONCESSÃO. Ele define os padrões que seriam esperados do prestador do serviço para alcançar um nível de excelência na prestação dos serviços de transporte público. Para tal a concessionária necessita cumprir as métricas de qualidade da operação, estabelecidas na forma de INDICADORES DE DESEMPENHO estimados automaticamente a partir dos dados gerados pelo próprio sistema (Validador, AVL, etc.). Se a CONCESSIONÁRIA estiver abaixo do padrão mínimo para seu atingimento, ela terá dedução na sua remuneração e, em alguns casos, estará sujeita à aplicação de multas pelo CONCEDENTE, conforme definidas em Decreto. Por outro lado, se superar expectativas, a CONCESSIONÁRIA poderá receber bonificações na sua remuneração.

Definiram-se três INDICADORES DE QUALIDADE DA OPERAÇÃO. Os indicadores 1 e 2 sumarizam o grau de variação dos intervalos de viagem. O objetivo deles é conseguir reduzir a variabilidade com que os veículos passam em cada ponto, ou seja, permitir maior regularidade do serviço. Essa é uma questão fundamental na qualidade do serviço pois torna muito inseguro utilizar o transporte público visto que o tempo de deslocamento, com grande variabilidade nos intervalos, se torna imprevisível. O indicador 1 será aplicado para linhas com frequência relativamente alta (acima de 3 partidas por hora) enquanto o Indicador 2 visa garantir a pontualidade das partidas para linhas com frequência relativamente baixa (com 3 ou menos partidas por hora). Assim, denominamos o Indicador 1 como um indicador de regularidade enquanto o Indicador 2 será denominado como um indicador de pontualidade. Esse indicador também não se aplica às linhas com flexibilidade de rota, de pontos de parada ou dos dois (sob demanda).

O terceiro indicador procura checar o cumprimento das partidas por hora como definido pelo próprio concessionário na sua proposta de serviço. O não cumprimento de partidas tem como consequência uma redução na frequência (não na sua regularidade/pontualidade). A redução da frequência implica que, em média, o cidadão terá que esperar mais tempo pelo ônibus. Além disso, menores frequências implicam em veículos mais lotados. Esses dois fatores acabam por o que reduz a qualidade do serviço prestado e, por isso, o cumprimento de partidas precisa ser controlado pelo poder público. Esse indicador se aplica ao serviço sob demanda sempre que houver uma frequência mínima associada à linha.

Além dos INDICADORES DE QUALIDADE DA OPERAÇÃO, há também os INDICADORES DE QUALIDADE DO SERVIÇO de transporte público. São seis indicadores numerados de 4 a 9. Juntos, os INDICADORES DE QUALIDADE DA OPERAÇÃO e os INDICADORES DE QUALIDADE DO SERVIÇO compõem os INDICADORES DE DESEMPENHO do sistema.

1 Indicadores de desempenho

1.1 INDICADORES DE QUALIDADE DA OPERAÇÃO

1.1.1 Indicador 1: Grau de variação dos intervalos de viagem (regularidade)

Este indicador tem o objetivo de controlar a regularidade das frequências e intervalos das viagens. No sistema de linhas regulares, as rotas são fixas, bem como os itinerários e pontos de parada. Em qualquer sistema público de transporte, os veículos devem passar pelos pontos de parada em intervalos regulares, sempre de acordo com o que foi planejado para a linha. Mesmo sendo natural que atrasos ou adiantamentos ocorram, são necessárias métricas para garantir a máxima pontualidade dos veículos em relação aos horários que devem passar em cada ponto de parada.

Qualquer medida de regularidade proposta deve, portanto, levar em consideração o *intervalo programado* e o intervalo efetivamente realizado (*intervalo efetivo*). O *intervalo programado* é o intervalo de tempo implicitamente definido pela proposta ganhadora da concessão. Por exemplo, se está programado que em determinado horário h , uma linha l cumpra 6 partidas por hora, o intervalo programado seria de 10 minutos. O *intervalo efetivo* é o intervalo que se observa a partir dos equipamentos embarcados no ônibus.

Como cada linha deve manter sua própria regularidade, o índice aqui proposto será calculado ao nível da linha. A intenção de propor um índice por linha é garantir um padrão mínimo de regularidade para todas as linhas. Caso o índice fosse realizado levando-se em consideração todo o lote ou todo o sistema, linhas de melhor desempenho poderiam compensar linhas de pior desempenho no cômputo geral do índice, gerando discrepância entre diferentes populações atendidas. Para seguir um critério de equidade na regularidade, o índice proposto será por linha.

Considerando todos esses pontos, o índice de regularidade (IR) pode ser definido formalmente como:

$$IR_l = \sqrt{\frac{1}{n_l} \sum_{i=1, h \in H1}^{n_l} (\text{intervalo programado}_{l,h} - \text{intervalo realizado}_{l,h,i})^2} \quad (1)$$

onde:

- l indexa as linhas;
- h indexa os horários do dia;
- i indexa os pontos de parada, que começam no primeiro ponto (=1) e terminam no último ponto (=n);
- n_l é o número de pontos de parada da linha l .
- $H1$ representa o conjunto de horas na operação da linha l com frequência acima de 3 partidas por hora.

Este índice será tão maior quanto maior for a discrepância entre o *intervalo programado* e o *intervalo realizado*, levando em consideração todos os pontos de parada (por isso o somatório) em uma linha para todas as viagens a cada hora do dia somadas ao longo de todo o horário de operação da linha. O motivo de elevar as diferenças ao quadrado é porque podem ocorrer tanto atrasos como adiantamentos, abrindo a possibilidade para que os termos se cancelem, dando a falsa impressão de que pode haver mais regularidade do que realmente há. Elevando ao quadrado só teremos termos positivos no somatório. Em outras palavras, intervalos abaixo do programado não são considerados como um mérito quando o objetivo é conseguir regularidade. Adicionalmente, ao elevar o termo ao quadrado punimos mais rigorosamente intervalos muito elevados o que também é desejável se considerarmos que intervalos muito elevados pioram o nível máximo de risco e, portanto, afetam mais que proporcionalmente a percepção de risco do sistema. Por fim, deve-se extrair a raiz quadrada do termo após tê-lo elevado ao quadrado, porque assim temos uma medida em minutos e não em minutos quadrados que não têm nenhum sentido prático. O índice de regularidade se assemelha portanto a um desvio padrão, com todos os méritos matemáticos desse indicador, com a diferença de que não subtraímos a média, mas sim o *intervalo programado*.

É importante notar que o índice é calculado para o período completo de operação da linha como deve ter ficado claro na formulação acima. Porém, os horários de pico têm uma tendência a ter menor regularidade, pois as condições de trânsito acabam influenciando os *intervalos efetivos* dos ônibus. Fora do pico há mais chances de cumprir o programa porque há menos interferências nas ruas e menos passageiros para embarcar. Ao calcular o índice para todo o dia abrimos para a operadora a possibilidade de compensar dificuldades em manter regularidade no horário de pico com uma alta regularidade fora do mesmo. No entanto, como a frequência no pico é mais alta, essa terá naturalmente mais peso do que as frequências fora do pico na construção do índice (lembre-se que o índice será calculado para todas as partidas da linha). Assim, não será suficiente garantir regularidade apenas nos intervalos fora do pico para alcançar a meta de regularidade a ser definida pelo poder público. Será necessário manter regularidade em todo o período compensando as dificuldades naturais do pico com uma programação extremamente precisa em horários nos quais as empresas dependem apenas delas mesmas para cumprir com a qualidade exigida do serviço.

1.1.2 Indicador 2: Grau de variação em relação aos horários programados (pontualidade)

Para linhas com frequência abaixo de 4 partidas por hora, não faz sentido utilizar o indicador de regularidade. Isso porque linhas com, digamos, 2 partidas por hora, mesmo respeitando fielmente o intervalo de meia hora podem gerar insegurança no sistema pois um pequeno atraso por parte do usuário pode resultar em uma grande perda em termos do tempo total da viagem. Por exemplo, se a viagem estava programada para passar em um determinado ponto as 8 horas e o ônibus passou nesse ponto as 7:53, se o desvio padrão aceitável para uma medida de intervalo for de 3 minutos, o cidadão que chegou ao ponto as 7:54 teria que esperar 29 minutos até o próximo veículo. No entanto, esse

cidadão estaria seguindo bastante conservador (estatisticamente) chegando em um horário no qual ele deveria pegar o ônibus em 95% das vezes. Ocorre que se a operação garantir que todos os veículo se antecipem 7 minutos, o seu indicador de regularidade será excelente não obstante a maioria dos usuários estejam esperando quase meia hora pelo veículo. Para esse perfil de linha, a qualidade do serviço estaria ligada ao cumprimento do horário programado com a maior fidedignidade possível e não com o intervalo de operação.

Esse indicador será essencialmente o mesmo que o anterior exceto que se substitui o intervalo programado e efetivo pelo horário programado e efetivo na definição (1). Assim, para formalizar o indicador de pontualidade, utilizamos a seguinte equação:

$$IP_l = \sqrt{\frac{1}{n_l} \sum_{i=1, h \in H2}^{n_l} (\text{horário programado}_{l,h,i} - \text{horário realizado}_{l,h,i})^2} \quad (2)$$

onde:

- l indexa as linhas;
- h indexa os horários do dia;
- i indexa os pontos de parada, que começam no primeiro ponto (=1) e terminam no último ponto (=n);
- n_l é o número de pontos de parada da linha l .
- $H2$ é o conjunto de horas de operação na linha l com frequência abaixo de 4 partidas por hora.

Na equação (2), em um abuso de notação, (horário programado – horário realizado) deve retornar a diferença em minutos dos dois horários. Com isso, o indicador de pontualidade (IP) também será medido em minutos e apresenta um desvio padrão perfeitamente comparável com o indicador de regularidade (IR).

1.1.3. Indicador 3: Grau de confiabilidade da linha

Para chegar ao indicador de confiabilidade da linha precisamos ponderar os dois indicadores. Essa ponderação precisa levar em conta a proporção de viagens cuja meta relevante é a uniformidade do intervalo *vis a vis* a proporção de viagens com meta de cumprimento do horário. Para chegar nessa proporção, portanto, primeiro precisamos acumular as frequências de viagem de cada indicador:

$$f_l^1 \equiv \sum_{h \in H1} P_{l,h} \text{ e } f_l^2 \equiv \sum_{h \in H2} P_{l,h}$$

onde:

f_l^1 representa a frequência de viagens cujo indicador relevante é o de regularidade;
 f_l^2 representa a frequência de viagens cujo indicador relevante é o de pontualidade;
 $P_{l,h}$ é o número efetivo de partidas da linha l na hora h .

Com isso podemos definir o índice de confiabilidade do sistema que nada mais é do que uma combinação dos indicadores 1 e 2 (e por isso não numeramos esse indicador). O índice combinado pode ser escrito simplesmente como:

$$IC_l = \frac{f_l^1}{(f_l^1 + f_l^2)} IR_l + \frac{f_l^2}{(f_l^1 + f_l^2)} IP_l \quad (3)$$

Esse indicador garante que os períodos onde há mais frequência de viagens tenham um peso maior do que os períodos com poucas viagens. Muitas linhas devem realizar mais do que 3 viagens no horário de pico e uma parcela delas deve realizar menos do que 4 viagens fora do pico. Se não houvesse a ponderação, teríamos um peso maior do IP_l nesses casos em que apenas no pico a linha estaria na categoria 2. Para os casos em que a linha tenha apenas uma categoria de frequência (baixa ou alta), a ponderação de um dos indicadores será zero implicando que o índice de confiabilidade é exatamente um dos dois índices apresentados anteriormente.

1.1.4. Bônus e deduções pela confiabilidade alcançada

Tendo-se estabelecido o índice que permite medir a confiabilidade das linhas, cumpre explicar o sistema de Bônus e Deduções. Em primeiro lugar, deve-se estabelecer o LT^1 , que nada mais é do que o limite de tolerância da confiabilidade do sistema. O LT é uma meta em minutos a ser definida pela prefeitura em consulta à Semob. Essa meta precisa ser definida a cada ano com o objetivo de iniciar de maneira menos ambiciosa mas avançar ao longo dos anos em direção a um sistema altamente confiável. Como referência vale notar que o sistema londrino trabalha com LT s da ordem de um minuto. Dada a meta, resultados abaixo do LT serão motivo para Deduções, enquanto resultados acima do LT serão motivo para Bônus, como forma de incentivo à adoção de melhorias na confiabilidade do sistema pela CONCESSIONÁRIA

Uma vez definida a meta, as deduções e benefícios serão estabelecidas a partir da seguinte fórmula: para cada 30 segundos de IC acima do LT , a empresa terá uma dedução de 1% da receita dessa linha no dia anterior. Ou seja, se o LT da linha l for 3 minutos e o IC for de 4 minutos, a empresa será deduzida em 2% da receita dessa linha no dia. As bonificações são definidas de maneira similar: para cada 30 segundos de IC abaixo do LT , a empresa terá um bônus de 1,5% da receita dessa linha no dia anterior. Ou seja, se o LT da linha l for 3 minutos como no exemplo anterior e o IC for de 2

¹ A metodologia descrita a seguir foi inspirada no sistema desenvolvido pela TfL (*Transport for London*)

minutos, a empresa receberá um bônus correspondente a 3% da receita dessa linha no dia. Mais formalmente a dedução ($D_{l,d}$) de cada linha l em um determinado dia d e o bônus ($B_{l,d}$) de cada linha l em um determinado dia d serão dados, respectivamente, por:

$$D_{l,d} = 0,02(IC_{l,d} - LT)R_{l,d} \text{ e } B_{l,d} = 0 \text{ se } IC_{l,d} > LT \text{ ou} \\ B_{l,d} = 0,03(LT - IC_{l,d})R_{l,d} \text{ e } D_{l,d} = 0 \text{ se } IC_{l,d} \leq LT$$

Ainda que o sistema seja assimétrico em direção ao bônus, como o melhor que é possível de se realizar é chegar a um IC de zero, a bonificação máxima será limitada. Para um LT de 5 minutos, por exemplo, a bonificação máxima será de 10%. Além disso, as bonificações estarão limitadas pela arrecadação do sistema: a soma dos bônus não podem ultrapassar o total de receitas do sistema em multas e deduções. Caso esse limite seja alcançado, será necessário repartir o total de recursos entre as linhas em função de seu valor a receber. Assim, precisamos inserir a seguinte limitação nas bonificações:

$$BT_d \leq R_{d-1} \quad (4)$$

Onde:

R_{d-1} é a receita de multas e deduções acumulada no dia $d-1$ (ou seja, o dia anterior ao que se está analisando).

BT_d é igual ao total de bônus devido no dia d definido como:

$$BT_d = \sum_{l=1}^L B_{l,d}$$

Onde L é o número total de linhas circulando no sistema.

Caso se verifique a desigualdade (4), a bonificação passa a ser dada por:

$$\underline{B}_{l,d} = \frac{B_{l,d}}{BT_d} R_{d-1} \quad L = (1, 2, \dots, L)$$

Ou seja, cada linha receberá um valor proporcional ao acúmulo de arrecadação acumulada até o dia anterior. Essa proporção estará diretamente ligada à bonificação esperada da linha: quanto maior a bonificação devida, maior será a proporção dessa linha na arrecadação acumulada até o dia anterior. Esse limite é necessário para garantir que o sistema não necessite de subsídios pois a política da prefeitura consiste em não dar subsídio para a operação do sistema. No entanto, nos parece muito pouco provável que

ele seja atingido pois o sistema se encontra atualmente em uma situação de confiabilidade relativamente baixa. Como as empresas concessionária operando o sistema atualmente são empresas com grande experiência com operações em diversas cidades há vários anos, achamos que será um desafio conseguir equilibrar deduções e bonificações, quem dirá fazer com que as bonificações superem as deduções adicionadas às outras multas descritas a seguir. Se o sistema conseguir tal grau de confiabilidade certamente vai aumentar sua participação modal em São José dos Campos e, portanto, será possível coletar uma parte da arrecadação total com o aumento do volume do sistema para garantir a premiação integral pela operação eficiente do sistema.

A título de referência, a Tabela 6.1 detalha o melhor desempenho (em minutos) de cada linha do atual consórcio no dia, no pico da manhã (6:00 às 8:00) e no pico da tarde (17:00 às 19:00). O tempo mínimo geral (todo o dia) foi de 0,07 minutos de irregularidade. Para o pico da manhã a melhor linha chegou em 1,53 minutos de atraso e no pico da tarde 0,87 minutos. O máximo de atraso/adiantamento no dia todo para o índice de regularidade foi 64,14 minutos.

Linha	Mínimo dia	Mínimo Pico Manhã	Mínimo Pico Tarde	Linha	Mínimo dia	Mínimo Pico Manhã	Mínimo Pico Tarde	Linha	Mínimo dia	Mínimo Pico Manhã	Mínimo Pico Tarde
1024_0	7.30	7.30		2025_1	11.08	11.08		3071_1	4.59	4.74	6.01
1034_1	2.01	2.01		204A1_0	3.49	3.49	9.42	3072_0	1.93	1.93	8.43
1051_1	19.24		19.24	204A1_1	3.26	6.79	9.77	3072_1	2.03	18.12	
1052_0	13.22		13.22	204B2_0	3.32	15.22	10.20	3074_0	3.26	7.06	8.43
1052_1	6.33	6.33		204B2_1	3.22	10.90	10.68	308A1_0	5.60	7.62	7.77
1053_0	5.80	5.80	9.04	2051_0	3.77	3.77	8.56	308A1_1	4.90	7.83	6.19
1053_1	3.47	3.47	13.30	2051_1	4.12	5.79	5.72	3091_0	24.10	25.40	
1071_1	10.53		10.53	2052_0	6.18	6.94	10.62	3091_1	25.69	28.58	
1073_0	6.18	6.78	9.54	2053_1	3.08	6.90	10.59	3102_0	8.28		
1073_1	4.22	6.41	6.94	206A1_0	6.24	6.24	9.04	3112_0	3.69	6.77	10.11
1074_0	11.54			206A1_1	2.43	7.54	9.81	3112_1	1.36	8.60	4.51
1074_1	14.58	14.58		206B1_0	3.41	3.41	10.19	3131_1	12.08	12.08	
1082_0	2.47	4.08	5.98	206B1_1	7.57	7.96	9.28	3132_1	2.52	3.72	8.47
1083_1	1.73	8.42	13.52	206B5_1	5.03			3134_0	3.17	5.80	8.13
1125_0	11.86	11.86		2091_1	12.13		28.10	3141_0	1.81	4.84	7.33
1150_1	5.88			2093_1	4.51	4.51		3141_1	3.31	4.08	8.17
1151_1	2.88	3.59	7.22	2111_0	6.48	6.48	14.29	3151_0	2.88	5.47	8.39
1152_0	6.15	6.15	8.95	2112_0	11.67			3151_1	3.74	5.42	10.61
1161_0	6.54		6.86	2122_0	6.04	10.18	12.71	3171_0	4.17	4.58	7.08
1161_1	3.10		5.22	2122_1	1.86	3.18	5.96	3171_1	3.16	4.15	6.36
1171_0	11.93			2141_0	4.15	8.79	9.49	3181_0	4.76		4.76
1171_1	7.81	7.81		2141_1	2.54	5.07	7.11	3181_1	4.86		9.40
1181_0	14.75		14.75	2151_0	11.02	11.02	14.39	3192_0	6.41		17.42
1181_1	14.70		24.78	2151_1	10.52	10.52		3192_1	1.56	3.43	1.56
1194_0	2.85		7.26	2161_1	8.53	8.53		3201_0	3.41	5.70	9.04
1194_1	4.55	7.04	9.98	2221_0	6.14	6.14	14.25	3201_1	3.16	4.97	8.34
1197_1	18.17			2221_1	5.43	5.43		3202_0	1.53	1.53	
1211_0	5.82	5.82	10.88	2301_0	50.00			3232_0	4.69	9.76	8.61
1211_1	8.49	8.75		2301_1	18.60			3232_1	2.49	4.51	10.59
1212_1	7.32		9.86	2311_0	2.97	2.97	8.99	3251_1	22.63		
1222_0	5.87	7.32	12.75	2311_1	4.09	4.09	9.24	3271_0	4.01	6.36	8.02
1222_1	3.63	7.11	16.41	2312_0	4.66			3271_1	2.98	4.13	10.07
1242_0	4.67	6.68	4.92	2321_0	7.59	7.92	10.53	3301_0	3.07	3.70	6.53
1242_1	3.79	3.79	4.90	2321_1	3.83	3.83		3301_1	2.10	4.64	4.84
1243_1	5.66			2371_0	6.25	10.50	13.98	3311_0	5.13	5.13	8.16
1281_0	9.70	9.70	15.94	2371_1	3.10	8.35	3.10	3311_1	4.20	4.20	7.43
1281_1	4.34	9.04	4.34	2402_0	4.96	4.96	10.51	3312_0	8.55		8.55
1282_0	16.89	29.03		2402_1	1.58	2.76	7.57	3331_0	5.48		10.52
1331_0	0.07	5.12	0.87	2423_1	2.64	2.64		3331_1	2.91	6.00	
1331_1	2.16	3.94	2.16	2424_0	7.72	7.72	13.43	3341_1	2.94	2.94	
1341_0	3.04	4.47	4.15	2431_0	10.30	15.32	13.97	3351_1	3.24	8.54	
1341_1	2.40	5.54	3.49	2431_1	9.64	16.61		3352_0	11.80		16.85
1342_0	24.40			2441_0	6.66	13.44	10.80	340A1_1	18.18	18.18	
1401_0	2.51	5.70	5.57	2441_1	3.88	7.63	4.26	340B1_0	14.44		
1401_1	2.25	2.96	3.51	2462_0	10.27			341A1_0	4.13	6.58	7.06
1421_0	4.73	11.08	12.14	3022_0	2.44	4.19	9.90	341A1_1	2.38	4.24	4.87
1421_1	3.28	5.33	8.41	3022_1	2.29	2.29	4.67	341B1_0	3.44	5.16	5.68
2001_0	26.37	26.37		3031_0	4.52	5.64	5.66	341B1_1	3.03	4.36	7.24
2003_0	1.48	1.57	1.48	3031_1	1.91	2.06	8.23	3421_0	4.42	15.51	17.97
2003_1	1.14	1.53	1.97	3041_0	2.36	3.14	3.83	3421_1	1.24	19.20	11.13
2011_0	3.91	26.74	6.58	3041_1	2.75	2.75	5.26	3431_0	22.85		
2011_1	4.18	5.05	7.32	3052_0	1.54	3.90	4.70	3431_1	11.96	11.96	14.55
2013_1	11.46	11.46		3052_1	4.42	4.56	6.29	3441_0	2.42	12.31	4.17
2021_0	4.72	11.32	11.76	3061_0	8.78	18.95	8.78	3441_1	19.91		
2021_1	4.45	4.45	6.03	3061_1	11.15	24.57	22.66	3491_0	1.71	14.25	2.83
								3491_1	0.82	4.17	3.26

Tabela 6.1. Melhor desempenho em minutos por linha da rede de transporte atual.
Elaboração própria.

Como não há limite natural às deduções também parece saudável limitar os descontos que não poderão ultrapassar 10%. Isso significa que para ICs maiores do que LT+5, o desconto será de 10%. Isso gera um problema pois podemos terminar com casos extremos sem punição adequada. Assim, adicionalmente ao desconto dado pela fórmula, para ICs acima de 20 minutos será conferida uma multa pelos atrasos excessivos (penalização). Como estabelecido em Decreto, o valor da multa será de R\$17,30 para cada passageiro que o operador prejudicou. Para saber quantos passageiros foram prejudicados pode-se estimar o número de passageiros médio da linha em cada período do dia. O valor sugerido tem por trás um cálculo econômico. Ele representa o valor do tempo de um cidadão médio. Tempo este que foi desperdiçado por conta do atraso. Para chegar nesse número foi feito o seguinte cálculo: Segundo dados da RAIS 2017, a remuneração média da cidade de São José dos Campos (última remuneração do ano) foi de R\$ 2.873. Dividindo esse valor por 166,4 horas (média semanal de 41,6 horas trabalhadas pelos residentes de São José dos Campos; vezes 4 resulta em 166,4 horas) chega-se ao valor da hora de R\$ 17,30.

1.2. Indicador 4: Grau de cumprimento de partidas

Para o grau de cumprimento de viagens estará prevista apenas multa e não desconto da tarifa, nem bônus. Uma viagem será considerada não cumprida caso ela não seja realizada dentro da hora em função da frequência planejada. Para evitar que esse indicador prejudique o indicador de confiabilidade, será permitido que se aproveite uma viagem da hora anterior e/ou da hora posterior desde que a hora anterior e/ou a posterior apresentem uma frequência acima da planejada. Portanto, o operador será multado por cada partida programada não cumprida. Como exemplo, imagine que em uma hora bem como na hora anterior e na posterior estejam programadas 6 partidas. Se houver apenas 5 partidas na hora h, 6 partidas na hora h-1 e 6 partidas na hora h+1 a empresa será multada pelo não cumprimento de uma partida com descrito a seguir.

A empresa não tem direito a prêmio se der mais partidas do que o programado caso contrário estaríamos assumindo que a programação está equivocada, porém pode aproveitar essa partida na hora seguinte ou na anterior. O objetivo dessa medida é não interferir no indicador de confiabilidade. Digamos que para manter a confiabilidade seja necessário dar uma partida 3 minutos antes do final da hora. Essa partida seria, no nosso exemplo, a sétima partida da hora h-1. Se não permitirmos o uso dessa partida para a contabilidade da hora seguinte estaremos forçando a empresa a segurar essa partida por 3 minutos o que pode prejudicar o IC sem ganho para os cidadãos. Assim, damos uma flexibilidade facilita na confiabilidade sem consequências para a qualidade do serviço visto que o objetivo desse indicador é reduzir a lotação dos veículos acima do que se estimou na elaboração da rede de transportes.

Ficou estipulado que a multa terá um valor diferente para cada linha, conforme a relação de custos subjacentes àquela linha (CAPEX, OPEX e mão de obra). No presente documento utilizamos uma linha da rede atual operada pelo Consórcio 123 a título de ilustração. Para esta linha ilustrativa, o valor da multa seria de R\$175,00 para cada partida não realizada. Esse valor é calculado assumindo que seria o montante de custos “economizado” pelo operador caso decidisse não lançar uma determinada partida. Assim é feito o cálculo do valor da multa:

CAPEX:

Primeiro divide-se o valor depreciável (valor de compra do veículo menos valor residual) pela vida útil do veículo. Esse valor é CAPEX anual, que será posteriormente transformado em CAPEX diário. Em paralelo, calcula-se o total de partidas por ônibus em determinada linha, ou seja, o número de partidas do dia dividido pelo número de ônibus

necessários para operar tal linha (no caso do exemplo ilustrativo seria 22 partidas dividido por 5 ônibus). Por fim, divide-se o CAPEX diário pelo número de partidas totais por ônibus. A fórmula é a seguinte:

$$\text{Valor Multa Capex}_l = (VD^v/vu^v)/365 \div P_l/O_l$$

em que:

- VD é o valor depreciável do tipo de veículo v na linha l . calculado subtraindo-se o valor de compra do veículo pelo valor residual (em geral de 5% a 15%). Importante: v indexa veículos dos tipos convencional, micro-ônibus, padron, articulado, van.
- vu refere-se à vida útil dos diferentes tipos de veículos. Cinco anos para Vans e Micro-ônibus. Dez anos para Padron e Articulado. Oito anos para Convencional.
- P corresponde ao número de partidas da linha l em determinado dia.
- O corresponde ao número de veículos necessários para operar a linha l em determinado dia.

OPEX:

No caso de custos operacionais considera-se apenas o que é variável por quilômetro (combustíveis, lubrificantes, arla e rodagem). Os demais custos são fixos e não variam conforme a quilometragem, assim o operador arcaria com eles mesmo não realizando a partida. A conta, portanto é simples, basta multiplicar o custo variável pelo número de quilômetros realizados por um veículo na linha sob análise. Fórmula abaixo:

$$\text{Valor Multa Opex}_l = \text{Custo por km} \times \text{número de quilômetros da partida}$$

Esse valor também é indexado ao nível da linha. Ou seja, uma não-partida em uma determinada linha.

PESSOAL:

Para os custos com mão de obra serão considerados apenas os referentes à remuneração de motoristas. Os demais encargos são também considerados custos fixo, portanto não estão atrelados à realização das partidas. Para cada linha multiplica-se o número de veículos necessários para a operação pelo fator de utilização (número de motoristas necessários para cada veículo). Com isso em mãos basta multiplicar pelo salário hora dos motoristas para se chegar no custo total diário. Por fim, divide-se pelo número de partidas daquela linha ao dia.

$$\text{Valor Multa Pessoal}_l = \text{Custo salarial diario}_l \div \text{número de partidas}_l$$

MULTA POR NÃO PARTIDA:

A multa por não partida será a soma dos custos de OPEX, CAPEX e PESSOAL.

$$\text{Valor Multa Final}_l = \text{Valor Multa Capex}_l + \text{Valor Multa Opex}_l + \text{Valor Multa Pessoal}_l$$

A linha exemplo é operada com ônibus convencional, possui cinco veículos, faz 22 partidas ao dia e roda ao todo 25 quilômetros em seu percurso. Com essas premissas o valor total da multa seria de R\$170,00 para cada partida não realizada por parte do operador.

2 INDICADORES DE QUALIDADE DO SERVIÇO de Transporte Público

Os dados para estimação dos indicadores de qualidade do serviço poderão vir de duas fontes principais: (i) plataforma de comunicação do usuário fornecida pelo CONCEDENTE, direta ou indiretamente; ou (ii) apuração de dados oficiais por parte do CONCEDENTE. A forma de cálculo dos indicadores e a fonte dos dados para apuração do indicador é especificada adiante. Os valores pertinentes às multa aplicáveis por conta destes indicadores são fixados em Decreto.

2.1 Indicador 5: Grau de falhas de veículo em operação

- Forma de cálculo: Quociente da quantidade de quebras de veículo na via pública pela frota empenhada no período medido.
- Unidade: quebras / veículo.
- Fonte da informação: processamento dos dados obtidos no processo de medição da oferta (apuração da prefeitura). Poderão ser utilizadas informações do Sistema de Bilhetagem Eletrônica.
- Abrangência: Censitário ou amostral, dependendo da estrutura de cálculo.

2.2 Indicador 4: Grau de limpeza dos veículos

- Forma de cálculo: Quociente da quantidade de notificações emitidas por parte dos usuários relatando falta de limpeza do veículo e o total de veículos em operação, no período analisado.
- Unidade: Reclamações / veículo.
- Fonte da informação: Plataforma de avaliação do usuário.
- Abrangência: Censitário (totalidade das reclamações referentes ao tema).

2.3 Indicador 5: Grau de irregularidades na atuação dos operadores

- Forma de cálculo: Quociente da quantidade de reclamações dos usuários por problemas com os motoristas e o total de veículos em operação, no período analisado.
- Unidade: Reclamações / veículo.
- Fonte da informação: Plataforma de avaliação do usuário.
- Abrangência: Censitário (totalidade das reclamações referentes ao tema).

2.4 Indicador 6: Grau de reclamações de usuários sobre os serviços

- Forma de cálculo: Quociente da somatória das reclamações de usuários no período analisado pela quantidade de passageiros transportados no mesmo período.
- Unidade: Reclamações / 100.000 passageiros.
- Fonte da informação: Plataforma de avaliação do usuário.
- Abrangência: Censitário (totalidade das reclamações).

2.5 Indicador 7: Grau de ocorrência de acidentes de trânsito

- Forma de cálculo: Quociente da quantidade de acidentes e/ou incidentes com ou sem vítimas, que tenham sido, comprovadamente, causados pelo operador ou pelo estado do veículo, pela frota operacional no período, assim entendida a quantidade máxima de veículos em operação em cada um dos dias do período considerado.
- Unidade: Acidentes / veículo.
- Fonte da informação: Boletins de Ocorrência (apuração da prefeitura).
- Abrangência: Censitário.

2.6 Indicador 8: Grau de ocorrência de irregularidades de trânsito

- Forma de cálculo: Quociente da quantidade de autuações por infrações de trânsito pela frota operacional no período, assim entendida a quantidade máxima de veículos em operação em cada um dos dias do período considerado.
- Unidade: Infrações / veículo.
- Fonte da informação: Controle de multas de trânsito (apuração da prefeitura).
- Abrangência: Censitário.

ANEXO VII - TERMO DE CIÊNCIA E DE NOTIFICAÇÃO

O presente documento é parte integrante do EDITAL de Licitação para a contratação de empresas operadoras para a realização do serviço de transporte coletivo do Município de São José dos Campos.

A sua finalidade é apresentar às CONCESSIONÁRIAS o modelo a ser seguido no Termo de Ciência e de Notificação.

TERMO DE CIÊNCIA E DE NOTIFICAÇÃO

Concorrência n.º .../2020

CONCESSÃO dos serviços do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos

CONTRATANTE:

CONTRATADA:

CONTRATO N.º. (DE ORIGEM):

OBJETO:

Na qualidade de Contratante e Contratado, respectivamente, do Contrato acima identificado e, cientes de seu encaminhado ao Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, para fins de instrução e julgamento, damos-nos por cientes e notificados para acompanhar todos os atos da tramitação processual, até julgamento final e sua publicação e, se for o caso e de nosso interesse, para, nos prazos e nas formas legais e regimentais, exercer o direito da defesa, interpor recursos e o mais que couber.

Outrossim, estamos cientes, doravante, de que todos os despachos e decisões que vierem a ser tomados, relativamente ao aludido processo, serão publicados no Diário Oficial do Estado, Caderno do Poder Legislativo, parte do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, de conformidade com o artigo 90 da Lei Complementar Estadual n.º. 709, de 14 de janeiro de 1993, iniciando-se, a partir de então, a contagem dos prazos processuais.

Local e Data:

CONTRATANTE: [NOME], [CARGO], [ASSINATURA]

CONTRATADA: [NOME], [CARGO], [ASSINATURA]

ANEXO VIII - MODELO DE FIANÇA BANCÁRIA PARA PRESTAÇÃO DE GARANTIA

O presente documento é parte integrante do EDITAL de Licitação para a contratação de empresas operadoras para a realização do serviço de transporte coletivo do Município de São José dos Campos.

A sua finalidade é apresentar às CONCESSIONÁRIAS o modelo a ser seguido para prestar garantia por meio de fiança bancária

MODELO DE FIANÇA BANCÁRIA PARA PRESTAÇÃO DE GARANTIA

CONTRATO DE CONCESSÃO n.º./2020

CONCESSÃO dos serviços do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos

(Local e data)

À Prefeitura Municipal de São José dos Campos

Prezados Senhores/Senhoras,

Pelo presente instrumento e na melhor forma de direito, o BANCO [•], com sede na Cidade de [•] Estado de [•], na [•], nº [•], inscrito no CNPJ/MF sob o nº [•] (“Banco Fiador”), por seus representantes legais abaixo assinados, se declara fiador e principal pagador, até o limite de R\$ [•] ([•]), da empresa [•], estabelecida na Cidade de [•], Estado de [•], na [•], nº [•], inscrita no CNPJ/MF sob o nº [•] (“Afiançada”), em garantia ao fiel cumprimento de todas as obrigações assumidas pela Afiançada no CONTRATO DE CONCESSÃO para a CONCESSÃO do serviço do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos.

Em consequência desta Carta de Fiança, obriga-se o Banco Fiador a pagar ao Município de São José dos Campos, no caso de descumprimento das obrigações assumidas pela Afiançada no Contrato, o valor de [•].

A Garantia de Execução deverá ser reajustada anualmente, de maneira proporcional ao Reajuste Anual determinado no EDITAL da CONCESSÃO n.º. xx/2020 e do CONTRATO DE CONCESSÃO em epígrafe, devendo a Afiançada tomar as providências cabíveis para a atualização do valor da Garantia de Execução perante o Banco Fiador, conforme dispõe o CONTRATO DE CONCESSÃO, mantendo Município de São José dos Campos devidamente informado, sob pena de aplicação das penalidades cabíveis.

Obriga-se, ainda, o Banco Fiador, no âmbito dos valores indicados, a pagar pelos prejuízos causados pela Afiançada, como multas aplicadas pelo Município de São José dos Campos relacionadas ao CONTRATO DE CONCESSÃO, comprometendo-se a efetuar os pagamentos oriundos destes títulos quando lhe foram exigidos, no prazo máximo de [•], contados a partir do recebimento, pelo Banco Fiador, de notificação escrita encaminhada pela Secretaria de Mobilidade Urbana de São José dos Campos.

O Banco Fiador não poderá admitir nenhuma objeção ou oposição da Afiançada ou por ela invocada para o fim de se escusar do cumprimento da obrigação assumida perante o Município de São José dos Campos nos termos desta Carta Fiança.

O Banco Fiador e a [Contratada] não poderão alterar qualquer dos termos da fiança sem a prévia autorização do Município de São José dos Campos.

Sempre que a Afiançada ou o Município de São José dos Campos se utilizar de parte ou do total desta fiança, o Banco Fiador obriga-se a efetuar imediata notificação à Afiançada para que esta proceda, dentro de [•] dias da data de utilização, à recomposição do montante integral da Fiança.

Na hipótese de o Município ingressar em juízo para demandar o cumprimento da obrigação a que se refere a presente Carta Fiança, fica o Banco Fiador obrigado ao pagamento das despesas judiciais ou extrajudiciais incorridas.

A Fiança vigorará pelo prazo de [•], contados desta data, conforme as condições mencionadas no CONTRATO DE CONCESSÃO.

Declara o Banco Fiador que;

- A presente Carta Fiança está devidamente contabilizada, observando integralmente os regulamentos do Banco Central do Brasil atualmente em vigor, além de atender aos preceitos legais da legislação nacional aplicável;
- Os signatários deste instrumento estão autorizados a prestar fiança em seu nome e sua responsabilidade; e
- Está autorizado pelo Banco Central do Brasil a oferecer fiança bancária, e que o valor da presente Carta Fiança encontra-se dentro dos limites que lhe são autorizados pelo Banco Central do Brasil.

Os termos que não tenham sido expressamente definidos nesta Carta Fiança terão os significados a eles atribuídos no CONTRATO DE CONCESSÃO.

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA COM FIRMA RECONHECIDA]

[LICITANTE]

Por seu representante legal

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]

ANEXO IX - PARÂMETROS DE OFERTA E DEMANDA PARA REVISÃO DO CONTRATO

O presente documento é parte integrante do EDITAL de Licitação para a contratação de empresas operadoras para a realização do serviço de transporte coletivo do Município de São José dos Campos.

A sua finalidade é definir os casos excepcionais que podem causar a Revisão Extraordinária do Contrato. No presente anexo IX não constam parâmetros para a Revisão Ordinária e os Ajustes Anuais.

MANUATA

Variações na demanda

Apenas variações muito pronunciadas na demanda poderão suscitar pedidos de revisão tarifária tanto por parte do poder público, como por parte dos concessionários que se sentirem prejudicados financeiramente. Caso a demanda por transporte público aumente substancialmente, o poder público poderá reivindicar reduções tarifárias ou aumento na frequência de partidas, pois os ganhos financeiros sistêmicos devem ser compartilhados com a população, por meio de preços do transporte reduzidos ou por uma melhoria na qualidade do serviço. Caso a demanda por transporte público caia substancialmente, a rentabilidade do sistema ficará comprometida, o que poderá ensejar aumento das tarifas. Para aferir a necessidade de revisão extraordinária deverão ser respeitados os seguintes parâmetros:

- A unidade de medida utilizada para se calcular as variações de demanda deverá ser o volume anual de passageiros equivalentes (demanda efetivamente pagante do sistema).
- Será considerada uma variação substancial quando em determinado ano ficar comprovado que a demanda global caiu ou subiu mais de 15% em relação à demanda global dos 12 (doze) meses anteriores.
- Caso fique comprovada variação acima do valor mencionado em termos absolutos, as partes deverão valer-se de um cálculo de Fluxo de Caixa Marginal, feito necessariamente a partir dos parâmetros do plano de negócio e do fluxo de caixa inicial, definidos na assinatura do CONTRATO (vide Anexos IV.h e V deste EDITAL).
- O Fluxo de Caixa Marginal será a base para as negociações da revisão extraordinária entre poder público e CONCESSIONÁRIAS. Nele deverão ficar explícitos os ganhos e perdas em termos financeiros e os impactos sobre a tarifa técnica e sobre o Valor Presente Líquido do fluxo financeiro. A partir destas referências haverá livre negociação entre as partes para definir a revisão tarifária.

Variações na estrutura viária

Variações na estrutura viária não serão motivo para revisão contratual da tarifa. O parâmetro principal para avaliar impactos na oferta é a velocidade média da operação dos veículos do transporte público. Não há razões para haver grandes ganhos (ou perdas) de velocidade na operação dos ônibus em São José dos Campos sem que haja mudanças estruturais na infraestrutura viária, como por exemplo faixas de priorização. Mudanças pontuais não são suficientes para gerar impactos relevantes na tarifa de remuneração dos concessionários. Ao mesmo tempo, para esses casos o mecanismo de ajuste será via aumento ou redução das frequências definidas na grade horária da operação.

Um ganho ou perda de velocidade implica uma redução ou aumento no ciclo da operação. Assim, para garantir a mesma frequência de antes, o operador precisaria de menos veículos bem como menos motoristas. Essa redução do ciclo implica, portanto uma redução de custo quando se obtém um ganho de velocidade ou um aumento de custo quando ocorre uma redução na velocidade média. A forma de ajustar essas mudanças, caso se observe um ganho ou perda de velocidade significativa e permanente, será a partir do ajuste de frequência aumentando a frequência no caso de ganhos de velocidade e reduzindo a frequência nos casos de perda de velocidade.

MANUTENÇÃO