

**Prefeitura de São José dos Campos**  
**Secretaria de Gestão Administrativa e Finanças**  
**Departamento de Recursos Materiais**



## **CONCORRÊNCIA PÚBLICA INTERNACIONAL Nº 003/SGAF/2021**

A Prefeitura de São José dos Campos vem tornar público para conhecimento dos interessados que realizará licitação na modalidade de **CONCORRÊNCIA PÚBLICA INTERNACIONAL Nº 03/SGAF/2021**, 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 A CONCESSÃO, A TÍTULO ONEROSO, DA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS OPERACIONAIS DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DO MUNICÍPIO**, regida pelas Leis federais n.º 8.666/1993 e n.º 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 os Decretos n.º 18.551, de 18 de junho de 2020 e n.º 18.743 de 12 de fevereiro de 2021.

O envelope com a documentação e o envelope com a proposta deverão ser entregues e protocolizados até 09h00 do dia 07 de julho de 2021, no Departamento de Recursos Materiais, situado à Rua José de Alencar nº 123 - 1º andar — sala 03 - Paço Municipal.

**O início da abertura dos envelopes de propostas será às 09h00, do dia 07 de julho de 2021, na Sala de Abertura de Licitações.**

**O horário oficial do Brasil é o horário de Brasília – Distrito Federal – DF.**

### **1 – DO OBJETO**

**1.1.** A presente licitação visa à escolha da melhor proposta para a **Prestação dos Serviços de transporte público coletivo do Município, regular e sob demanda**, conforme discriminado no **ANEXO I** – Projeto Básico.

**1.2.** O serviço de transporte público coletivo do Município inclui operação técnica, que é o objeto da presente licitação, e além dele, inclui também a gestão financeira e o estabelecimento de meios de pagamento, a serem objeto de contratação pública em separado.

**1.2.1.** A operação técnica, objeto desta licitação, consiste na oferta de serviços de transporte, conforme estabelecidos em regulamento, neste EDITAL e no CONTRATO DE CONCESSÃO.

**1.2.2.** A gestão financeira, a ser objeto de contratação em separado, consiste no serviço de compensação e liquidação de valores entre os usuários, as instituições de pagamento, os operadores de transporte e eventuais operadores privados de sistemas de

micromobilidade que venham a aderir ao sistema de pagamentos do sistema de transporte público coletivo do Município, conforme estabelecido em regulamento, neste EDITAL e no Contrato de Concessão.

**1.2.3.** O estabelecimento de meios de pagamento, a ser objeto de contratação em separado, consiste no serviço disponibilizado para aquisição de produtos tarifários pelos usuários do sistema de transporte público coletivo do Município, conforme estabelecidos em regulamento, neste EDITAL e no Contrato de Concessão.

**1.3.** O critério de julgamento das propostas desta licitação é a Menor Tarifa Técnica de Remuneração.

## **2 – DAS INFORMAÇÕES E DA IMPUGNAÇÃO**

**2.1.** O EDITAL da presente licitação poderá ser adquirido pelo interessado junto ao Departamento de Recursos Materiais da Prefeitura de São José dos Campos, situado à rua José de Alencar nº 123 - 1º andar - Sala 03 - Paço Municipal - **Telefones: (12) 3947-8250 / 3947 - 8561**, mediante o pagamento, por meio de guia de recolhimento da Secretaria de Gestão Administrativa e Finanças, da importância de R\$ 5,00 (cinco reais), ou gratuitamente pela Internet, no seguinte endereço eletrônico: <http://www.sjc.sp.gov.br>.

**2.2.** Informações e esclarecimentos referentes a presente licitação serão fornecidas pelo Departamento de Recursos Materiais, desde que requeridas por escrito e mediante **protocolo**, até o 2º dia útil anterior à data de Abertura, no endereço acima, no horário compreendido entre 8h15 e 16h30 ou pelo e-mail [drmcd@sjc.sp.gov.br](mailto:drmcd@sjc.sp.gov.br).

**2.3.** Em caso de não solicitação pelas proponentes de esclarecimentos e informações, pressupõe-se que os elementos fornecidos são suficientemente claros e precisos, não cabendo, portanto, posteriormente, o direito a qualquer reclamação.

**2.4.** 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.

**2.4.1.** 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.

**2.5.** Acolhida a petição contra o ato convocatório, será designada nova data para a realização do certame.

**2.6.** A entrega da proposta, sem que tenha sido tempestivamente impugnado o presente EDITAL, implicará plena aceitação, por parte dos interessados, das condições nele estabelecidas.

## **3 – DAS CONDIÇÕES GERAIS PARA PARTICIPAÇÃO**

**3.1.** Poderão participar desta licitação pessoas jurídicas nacionais e pessoas jurídicas estrangeiras, em todos os casos de forma isolada ou reunidas em consórcio, que demonstrem cumprir com todos os requisitos de habilitação previstos neste EDITAL, cujo ramo de atividade seja compatível com o objeto licitado, observadas as condições deste EDITAL e as estabelecidas em Legislação.

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

**3.1.1.1.** As instituições financeiras, os fundos de investimento e as entidades fechadas ou abertas de previdência complementar são as pessoas jurídicas assim definidas na legislação brasileira, acrescida da regulação do Banco Central do Brasil para as instituições financeiras, da regulação da Comissão de Valores Mobiliários para os fundos de investimento, da regulação da Superintendência de Seguros Privados para as entidades abertas de previdência complementar, e da regulação da Superintendência Nacional de Previdência Complementar para as entidades fechadas de previdência complementar.

**3.1.2.** Fica autorizada a participação de empresas que se encontrem em recuperação judicial, mediante a apresentação de Certidão Positiva de Recuperação Judicial e do plano de recuperação já homologado e em vigor, e desde que seja possível ao CONCEDENTE apurar a sua viabilidade econômico-financeira, com atendimento de todos os requisitos de habilitação deste EDITAL.

**3.1.3.** Em se tratando de licitante na condição de Sociedade Empresária Constituída no Brasil, na condição de vencedora do certame, deverá constituir uma Subsidiária Integral de Propósito Específico para a assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO, de acordo com a Lei Federal nº 6.404/1976, com a finalidade exclusiva de cumprir com o objeto da Concessão.

**3.1.3.1.** A Sociedade Empresária Constituída no Brasil interessada na Licitação deve participar do certame através da mesma pessoa jurídica que virá a constituir a Subsidiária Integral de Propósito Específico a que se refere este EDITAL para executar o CONTRATO DE CONCESSÃO, ficando vedada a execução do Contrato por pessoa jurídica diversa da Subsidiária Integral de Propósito Específico constituída pela sociedade originalmente participante do certame, salvo a hipótese de alteração de controle social da CONCESSIONÁRIA autorizada pelo CONCEDENTE e ocorrida na forma admitida em lei.

**3.2.** É vedada a participação de interessadas nas seguintes situações:

- a) Pessoas físicas;
- b) Pessoa jurídica em cumprimento de pena de suspensão temporária de participação em licitação e/ou impedimento de contratar com a esfera de Governo Municipal;
- c) 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;
- d) 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 esfera de Governo Municipal;
- e) 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;
- f) 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;

g) 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;

h) 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;

i) Pessoa jurídica que se encontre com falência decretada, esteja em recuperação judicial, concurso de credores, dissolução, liquidação, exceto na condição prevista no **item 3.1.2.**;

j) 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;

k) 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;

l) Empresas pertencentes a um mesmo grupo econômico, de fato ou de direito, assim entendidas aquelas que possuam identidade de sócios, dirigentes, membros de conselho ou responsáveis técnicos, conforme o caso, ficando os infratores sujeitos à inabilitação, desclassificação ou revogação de eventual adjudicação, bem como às penalidades previstas no art. 90 da Lei nº 8.666/93, sem prejuízo das demais sanções civis e penais cabíveis.

**3.3.** Para fins do **item 3.2**, 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.

#### **4 – DAS CONDIÇÕES PARA PARTICIPAÇÃO EM CONSÓRCIO**

**4.1.** Será permitida a participação de empresas em consórcio formado por **02 (duas) ou mais empresas**, atendendo o disposto no artigo 33 da Lei nº 8.666/93 e alterações posteriores.

**4.2.** É vedada a participação em consórcio:

a) De uma pessoa jurídica em mais de um consórcio, ainda que por intermédio de Afiliadas;

b) Na forma isolada no certame de pessoas jurídicas participantes de consórcio interessado na Licitação, ainda que por intermédio de Afiliadas;

c) De qualquer empresa do consórcio declarada inidônea ou suspensa do direito de licitar e contratar, por ato do Poder Público;

d) De qualquer empresa do consórcio que estiver em processo de recuperação judicial (requerida ou em curso), de falência deferida ou autofalência, em processo de recuperação judicial e extrajudicial, exceto na condição prevista no **item 3.1.2.**

**4.3.** Para a participação sob a forma de consórcio, deverá ser apresentada a comprovação do compromisso formal de sua constituição na forma de Sociedade de

Propósito Específico, por instrumento público ou particular, subscrito pelas consorciadas.

**4.3.1.** Em referido documento deve constar, expressamente, com clareza e precisão:

- a) Denominação e objetivos do consórcio, os compromissos das empresas entre si, em relação ao objeto da licitação e em relação ao prazo de duração da contratação, bem como fica obrigado o licitante vencedor a promover, para fins de assinatura do contrato de Concessão, na forma do **item 2.4.2, do ANEXO I** do presente EDITAL, a constituição e o registro do consórcio na forma de Sociedade de Propósito Específico, no regime das sociedades por ações — Lei Federal nº 6.404/1976, com a finalidade exclusiva de cumprir com o objeto da Concessão, nos termos do referido compromisso;
- 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;
- d) Compromisso de que a Sociedade de Propósito Específico obedecerá a padrões específicos de governança corporativa e adotará práticas de contabilidade e demonstrações financeiras padronizadas 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;
- e) O prazo de duração do consórcio que deve, no mínimo, coincidir com o prazo de conclusão do objeto desta licitação, até seu recebimento definitivo;
- f) Que o termo de compromisso firmado entre as empresas participantes do consórcio outorgue à empresa líder, poderes para responsabilizar-se por todas as integrantes, sob os aspectos técnicos e administrativos;
- g) A responsabilidade solidária dos integrantes pelos atos praticados em consórcio, tanto na fase de licitação quanto na de execução do contrato de Concessão;
- h) A participação em percentual de cada uma das participantes do consórcio;
- i) Que não será alterada a constituição ou composição do consórcio, sem prévia autorização do CONCEDENTE, visando manter válidas as premissas que asseguraram a habilitação do consórcio original;
- j) A indicação da empresa Líder e que ela nessa condição será a administradora do consórcio e representante das consorciadas, e que ficará incumbida de todos os entendimentos com o CONCEDENTE e com os demais órgãos eventualmente relacionados com a atividade do objeto da presente licitação;

**4.4.** São condições indispensáveis da empresa Líder pelo consórcio:

- a) Ser empresa nacional, constituída no Brasil de acordo com as leis brasileiras, quando houver empresa brasileira e empresa estrangeira no consórcio;
- b) Ter poderes expressos para receber citações, intimações e responder administrativa ou judicialmente pelas demais consorciadas;
- c) Ter poderes expressos para representar o consórcio em todas as fases do presente procedimento licitatório, podendo, inclusive, interpor e desistir de recursos, firmar contratos e praticar todos os atos necessários, visando à perfeita execução de seu objeto.
- d) Ter participação majoritária no consórcio;

e) Ter comprovada experiência na prestação de serviço de transporte de caráter coletivo, no âmbito urbano, intermunicipal, internacional ou como as definições da lei federal dispuserem possível, com características equivalentes às que consta na Lei Federal n.º 12.587/2012, e na forma deste EDITAL.

**4.5.** Não será admitida a inclusão, substituição, retirada ou exclusão de qualquer consorciado até a assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO, momento a partir do qual se observarão as regras do CONTRATO DE CONCESSÃO para qualquer alteração na composição societária da Sociedade de Propósito Específico a ser constituída.

**4.6.** A desclassificação ou inabilitação de qualquer consorciada nesta Licitação implicará na imediata desclassificação ou inabilitação do consórcio;

**4.7.** Cada consorciada deverá atender, individualmente, às exigências relativas à Habilitação Jurídica e à Regularidade Fiscal e Trabalhista constantes no **item 8.4.** deste EDITAL;

**4.8.** 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;

**4.9.** Cada consorciada deverá atender, individualmente, às exigências relativas à Qualificação Econômico-Financeira, conforme aplicável.

**4.10** O Compromisso de Participação Consorciada e a Promessa de Constituição de Sociedade de Propósito Específico mencionados no **item 4.3. e subitens** deverão estar assinados por todas as componentes do consórcio.

## **5 – DAS CONDIÇÕES PARA PARTICIPAÇÃO DA EMPRESA ESTRANGEIRA**

**5.1.** É permitida a participação de pessoa jurídica estrangeira no certame e, caso venha a ser vencedora, a outorga da CONCESSÃO fica condicionada ao estabelecimento de filial no Brasil, no Município de São José dos Campos - SP.

**5.1.1.** No caso de participação de empresa estrangeira sem filial constituída no Brasil, junto aos documentos referidos no **item 8.4.**, também deverá ser apresentada **Promessa de Solicitação de Autorização para Funcionamento e Instalação no Brasil**, segundo as leis brasileiras, notadamente as regras do Decreto Federal n.º. 9.787, de 8 de maio de 2019, e da Instrução Normativa n.º. 77, de 18 de março de 2020, do Departamento de Registro Empresarial e Integração, ou conforme atos normativos que os substituam, com filial a ser instalada no Município de São José dos Campos, e com o compromisso de que esta filial obedecerá a padrões específicos de governança corporativa e adotará práticas de contabilidade e demonstrações financeiras padronizadas na Lei Federal n.º. 6.404/1976, nas normas expedidas pelo Conselho Federal de Contabilidade e nas Interpretações, Orientações e Pronunciamentos do Comitê de Pronunciamentos Contábeis.

**5.1.2.** No caso de participação de empresa estrangeira já autorizada a funcionar no Brasil, junto aos documentos referidos no **item 8.4.**, também deverá ser apresentada **Promessa de Instalação de Filial em São José dos Campos**, conforme as regras da Instrução Normativa n.º 77, de 18 de março de 2020, do Departamento de Registro Empresarial e Integração, ou ato normativo que a substitua.

**5.1.3.** Em qualquer caso, a pessoa jurídica estrangeira deve apresentar formalmente prova de constituição de representação legal no Brasil, representação esta com poderes

expressos para receber citação e responder administrativa e judicialmente pela Licitante.

**5.2.** 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 n.º 8.666/1993, autenticada pelo respectivo consulado e traduzida por tradutor juramentado.

**5.2.1.** 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 da lei, que atendem às exigências do respectivo item deste EDITAL não atendido pela documentação do país de origem do licitante.

**5.2.2.** A **documentação equivalente**, autenticada pelo respectivo consulado e traduzida por tradutor juramentado, deverá ser apresentada de forma a possibilitar a clara identificação de sua validade, exigibilidade e eficácia, devendo o licitante **indicar a qual item** do EDITAL o documento corresponde.

**5.3.** Empresas estrangeiras já instaladas no Brasil deverão participar do certame através da mesma pessoa jurídica que virá a executar o Contrato, ficando vedada a execução do CONTRATO DE CONCESSÃO 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 com autorização do Poder Concedente e na forma admitida em lei.

## **6 – DO CREDENCIAMENTO DOS REPRESENTANTES**

**6.1. Aberta a sessão**, o representante legal do licitante poderá credenciar-se perante a Comissão, identificando-se exibindo a Carteira de Identidade ou outro documento equivalente que lhe dê poderes para manifestar-se durante a reunião de abertura dos envelopes de “Proposta” e de “Documentação” e para prática de todos os atos relativos ao certame da Concorrência Pública, mediante documento credencial.

**6.1.1.** Entende-se por documento credencial:

**a)** Estatuto/contrato social, quando a pessoa credenciada for sócia, proprietária, dirigente ou assemelhada da empresa licitante, na qual estejam expressos seus poderes, para exercer direitos e assumir obrigações em decorrência de tal investidura;

**b)** Procuração ou documento equivalente do licitante com poderes para que a pessoa credenciada possa manifestar-se em seu nome em qualquer fase do certame.

**c)** 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.

**d)** Para licitante estrangeira, além da documentação relacionada neste item, 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, nos termos do **item 5.1.3.** deste EDITAL.

**6.2.** Cada credenciado poderá representar apenas um licitante.

**6.3.** O representante legal da licitante que não se credenciar ficará impedido de se manifestar e de rubricar documentos durante a reunião de abertura dos envelopes de proposta e de documentos.

**6.3.1.** Na abertura de qualquer Sessão Pública instaurada para a realização ou prosseguimento desta Licitação, poderão as licitantes credenciar representantes, bem como substituir ou revogar credenciamento já realizado em outra sessão, para tanto, observando as disposições anteriores.

**6.3.2.** 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.

**6.3.3.** Toda a comunicação entre a Administração, a Comissão de Licitação e os licitantes se dará por meio dos representantes credenciados.

**6.3.4.** A falta de credenciamento de representantes do licitante não implicará perda do direito de participar da Licitação, mas até que algum representante seja devidamente credenciado, este licitante não poderá praticar atos exclusivos de representantes credenciados.

**6.3.5.** O credenciamento de novo representante, a substituição ou revogação de representantes credenciados serão registrados na respectiva ata da Sessão Pública.

**6.4.** O licitante ME/EPP deverá apresentar ainda **termo específico firmado por representante legal, declarando ser Microempresa ou Empresa de Pequeno Porte** e deverá indicar expressamente que não existem ocorrências pendentes que possam conduzi-la ao seu desenquadramento dos artigos 42 a 49 **da Lei Complementar nº 123/06, alterada pela Lei Complementar nº 147/2014, conforme modelo – ANEXO III.**

## **7 – DOS RECURSOS FINANCEIROS**

**7.1.** Não há recurso próprio ou vinculado a ser despendido pela Administração Municipal no exercício de 2021 e exercícios subsequentes, em razão da natureza da Contratação a ser realizada na forma de Concessão.

## **8 – DOS ENVELOPES DE PROPOSTA E DE DOCUMENTOS**

**8.1.** No dia, local e horário estabelecidos no preâmbulo deste EDITAL, em Sessão Pública, será realizada reunião para o recebimento dos envelopes de propostas e de documentos.

**8.1.1.** A Sessão Pública será dirigida pela Comissão Permanente de Licitações da Secretaria de Gestão Administrativa e Finanças - Departamento de Recursos Materiais, da Prefeitura de São José dos Campos — SP. conduzida de acordo com o **Regulamento da Licitação na Modalidade Concorrência Pública nos termos da Lei Federal nº 8.666/93 e alterações, da Lei nº 8.987/95 e alterações**, em conformidade com este EDITAL e seus anexos, e **das demais normas vigentes.**

**8.1.2.** Os envelopes deverão ser entregues em número de dois, contendo proposta de preços e documentação para habilitação, devendo preferencialmente seguir as seguintes características: serem opacos, devidamente lacrados e rubricados no fecho, com toda a documentação, na medida do possível, relacionada, separada e numerada na ordem estabelecida neste EDITAL.



**8.1.2.1.** Os envelopes deverão conter o nome da proponente e seu endereço, bem como o número da presente licitação, serem fechados e numerados, contendo em suas partes externas e frontais, os seguintes dizeres:

**a). Envelope nº 1 – PROPOSTA**

Prefeitura de São José dos Campos-SP

Razão Social da Empresa:

Número da Licitação:

Data e Hora:

Envelope nº 01 – Proposta de Preço

**b). Envelope nº 2 – DOCUMENTOS**

Prefeitura de São José dos Campos-SP

Razão Social da Empresa:

Número da Licitação:

Data e Hora:

Envelope nº 02 – Documentação

**8.1.3.** 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 via Internet.

**8.2.** Todos os documentos expedidos pelo licitante deverão estar assinados pelo representante legal da mesma, comprovadamente com poderes para tal, com identificação clara do subscritor.

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

**8.2.2.** 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.

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

**8.3. ENVELOPE Nº 01 - PROPOSTA**

**8.3.1.** 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 **ANEXO IV-B**.

**8.3.2.** A Proposta de Preço deverá obedecer às instruções do **ANEXO IV** deste EDITAL e considerar:

a) Que a Proposta de Preço é vinculante, irrevogável, irretroatável e incondicional;

b) Que a Proposta de Preço deverá estar abaixo do valor da Tarifa Técnica de Referência de R\$ 5,24 (cinco reais e vinte e quatro centavos) para o lote 1 e R\$ 4,94 (quatro reais e noventa e quatro centavos) para o lote 2, com a data base em 1º de Janeiro de 2021, 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, ante o porte e complexidade da tramitação da licitação e de todos os editais correlatos ao Novo Sistema de Transporte Público;
- 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-B**;
- e) Que a Proposta de Preço levará em consideração todos os riscos assumidos pelas CONCESSIONÁRIAS do Contrato, conforme a minuta do CONTRATO DE CONCESSÃO constante no **ANEXO VII**;
- f) Que a Proposta de Preço considerará o **prazo de 10 (dez) anos** da CONCESSÃO a partir da data de início da operação de que trata o Contrato;
- g) Que a Proposta de Preço considera todos os investimentos necessários ao pleno cumprimento do Contrato, conforme descritos nos **ANEXOS I (subgrupos de A até F), II, IV e V**.

**8.3.2.1** O licitante deverá apresentar a declaração de capacidade financeira constante no **ANEXO V** 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 vencedor desta Licitação.

**8.3.3.** 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.

a) Caso o CONCEDENTE venha a criar linhas novas de operação, adicionais às já descritas no **Anexo I-B**, o lote de tais linhas novas será definido como aquele em que maior parte da quilometragem da linha é percorrida.

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

**8.3.5.** 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.

**8.3.6. Toda a documentação que as Licitantes apresentarem em forma impressa, no ato da PROPOSTA, deverá ser acompanhada de cópia fiel, em meio óptico ou eletrônico, em arquivos padrão PDF.**

**8.3.6.1.** 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 integrará o conteúdo do respectivo envelope, devidamente fechado.

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

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

#### **8.4. ENVELOPE Nº 2 – DOCUMENTOS**

## **HABILITAÇÃO JURÍDICA:**

**8.4.1.** Para viabilizar sua habilitação jurídica, o licitante deverá apresentar os seguintes documentos:

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 do licitante, devidamente registrado 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, acompanhados da procuração que confere ao seu representante no Brasil poderes para aceitar as condições em que a autorização para funcionamento no Brasil foi dada e plenos poderes para tratar de quaisquer questões e resolvê-las definitivamente, podendo ser o representante demandado e receber citação pela empresa estrangeira, na forma da Instrução Normativa no. 77, de 18 de março de 2020, do Departamento de Registro Empresarial e Integração.

d) Se for empresa estrangeira ainda sem funcionamento ou subsidiária no Brasil, ato de deliberação sobre a nomeação de representante no Brasil, acompanhado da procuração que lhe dá poderes para aceitar as condições em que for dada a autorização para funcionar no Brasil e plenos poderes para tratar de quaisquer questões e resolvê-las definitivamente, podendo ser o representante demandado e receber citação pela empresa estrangeira, assim como declaração do representante no Brasil de que aceita as condições em que for dada a autorização para instalação e funcionamento pelo Governo Federal, de forma coerente com o requerido na Instrução Normativa n.º 77, de 18 de março de 2020, do Departamento de Registro Empresarial e Integração.

e) Discriminação do seu grupo econômico completo, incluindo suas controladoras, controladas e coligadas, nos termos da Lei Federal n.º. 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

f) Minutas dos atos constitutivos da Sociedade de Propósito Específico, se for caso de licitantes organizadas em consórcio, ou da Subsidiária Integral de Propósito Específico se for o caso de licitante que seja Sociedade Empresária Constituída no Brasil.

**8.4.2.** Quando a Licitante se organizar na forma de consórcio e tiver um fundo de investimento como consorciado, adicionalmente, deve apresentar os seguintes documentos:

a) Comprovante de registro do fundo de investimento na Comissão de Valores Mobiliários;

b) Regulamento do fundo de investimento consolidado;

c) Comprovante de registro do regulamento do fundo de investimento conforme disciplinado pela Comissão de Valores Mobiliários;

d) Comprovante de registro do administrador e, se houver, do gestor do fundo de

investimento perante a Comissão de Valores Mobiliários; e

e) Comprovação de que o fundo de investimento se encontra devidamente autorizado a participar do certame;

**8.4.3.** 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.

**8.4.4.** 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, ou o ato constitutivo equivalente.

**8.4.5.** As minutas dos documentos constitutivos da Sociedade de Propósito Específico e da Subsidiária Integral de Propósito Específico mencionadas no **item 8.4.1.**, alínea “f” deverão refletir o entendimento entre as consorciadas ou da sociedade brasileira em questão e não poderão ser modificadas para a efetiva constituição da Sociedade de Propósito Específico ou da Subsidiária Integral de Propósito Específico caso o consórcio ou a sociedade brasileira venha a vencer o certame, salvo com prévia autorização da Administração, na forma da legislação municipal.

**8.4.6.** No caso de participação através de consórcio, junto aos documentos referidos neste **item 8.4.**, também deverá ser apresentado Compromisso de Participação Consorciada e a Promessa de Constituição de Sociedade de Propósito Específico nos termos do **item 4.3.**

**8.4.7.** No caso de participação de sociedade constituída no Brasil no certame, junto aos documentos referidos neste **item 8.4.**, também deverá ser apresentada Promessa de Constituição de Subsidiária Integral de Propósito Específico de forma coerente com as regras deste EDITAL.

**8.4.8.** No caso de participação de empresa estrangeira sem instalação no Brasil, junto aos documentos referidos neste **item 8.4.**, também deverá ser apresentada Promessa de Solicitação de Autorização para Funcionamento e Instalação no Brasil conforme as regras do Decreto Federal n.º 9.787, de 8 de maio de 2019, e da Instrução Normativa n.º 77, de 18 de março de 2020, do Departamento de Registro Empresarial e Integração.

**8.4.9.** No caso de participação de empresa estrangeira sem subsidiária constituída no Brasil, mas com autorização para funcionar no Brasil, também deverá ser apresentada Promessa de Instalação de Filial em São José dos Campos, conforme as regras da Instrução Normativa n.º 77, de 18 de março de 2020, do Departamento de Registro Empresarial e Integração.

**8.4.10.** O Compromisso de Participação Consorcial, a Promessa de Constituição de Sociedade de Propósito Específico, a Promessa de Constituição de Subsidiária Integral de Propósito Específico, a Promessa de Solicitação de Autorização para Funcionamento e Instalação no Brasil, e a Promessa de Instalação de Filial em São José dos Campos mencionados nos itens anteriores, conforme o caso, deverão estar assinados por todas as componentes sócias, e dispor, no mínimo, o seguinte:

a) Denominação e objetivos do consórcio e da participação das consorciadas, quando for o caso;

- b) Denominação, organização e objeto da futura Sociedade de Propósito Específico ou da futura Subsidiária Integral de Propósito Específico apropriados para o fim exclusivo de executar o CONTRATO DE CONCESSÃO, com o estabelecimento de sede em São José dos Campos;
- 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, conforme o caso, e, caso venha a vencer o certame, de Sociedade de Propósito Específico ou de Subsidiária Integral de Propósito Específico no regime das sociedades por ações, segundo a Lei Federal n.º 6.404/1976, com sede e administração no Brasil, no Município de São José dos Campos;
- e) Compromisso de que a Sociedade de Propósito Específico, a Subsidiária Integral de Propósito Específico, ou a filial autorizada a funcionar no Brasil e em São José dos Campos, conforme o caso, obedecerá padrões específicos de governança corporativa e adotará práticas de contabilidade e demonstrações financeiras padronizadas na Lei Federal n.º 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 neste EDITAL, 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;
- h) Previsão de que a filial instalada será localizada em São José dos Campos em caso de empresa estrangeira e de que as atividades que pretende exercer no Brasil são equivalentes à execução do CONTRATO DE CONCESSÃO.

#### **REGULARIDADE FISCAL E TRABALHISTA:**

**8.4.11.** Para comprovar sua regularidade fiscal e trabalhista, o licitante deverá apresentar os seguintes documentos:

- 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 do licitante, pertinente ao seu ramo de atividade e compatível com o seu objeto social;
- c) Prova de Regularidade, através de Certidão Negativa de Débito ou Certidão Positiva com Efeitos de Negativa, perante as Fazendas:

i. Nacional através de certidão conjunta emitida pela RFB e PGFN, nos termos da Portaria Conjunta PGFN/RFB n.º 1.751/2014, com alterações da Portaria Conjunta PGFN/RFB n.º 682/2019, abrangendo inclusive as contribuições sociais previstas nas alíneas 'a' a 'd' do parágrafo único do art. 11 da Lei n.º 8.212, de 24 de julho de 1991;

ii. Estadual (no mínimo, no que se refere ao ICMS), do domicílio ou sede do licitante, pertinente ao seu ramo de atividade e compatível com o objeto licitado;

iii. Municipal (no mínimo, no que se refere a tributos mobiliários), do domicílio ou sede do licitante, pertinente ao seu ramo de atividade e compatível com o objeto licitado.

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.

**8.4.12.** Sendo a proponente **microempresa ou empresa de pequeno porte**, aplicar-se-á o disposto na **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.

#### **QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA:**

**8.4.13.** Para comprovar sua qualificação econômico-financeira, o licitante deverá apresentar os seguintes documentos:

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 Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, quando encerrados há mais de 3 (três) meses da data de apresentação da proposta, conforme o artigo 31, inciso I, da Lei Federal n.º 8.666/1993.

i. A verificação da boa situação financeira da licitante será feita mediante a apuração dos seguintes indicadores contábeis:

#### **I - Quociente de Liquidez Geral (QLG).**

**assim composto:  $QLG = \frac{AC+RLP}{PC+ELP}$**

Onde:

AC é o ativo circulante

RLP é o realizável em longo prazo

PC é o passivo circulante

ELP é o exigível em longo prazo

**II - Quociente de Liquidez Corrente (QLC), assim composto:**

**QLC= AC/PC**

Onde:

AC é o ativo circulante

PC é o passivo circulante

- ii. O resultado de cada uma das operações indicadas no cálculo do QLG e do QLC deverá, individualmente, ser igual ou superior a 1 (um).
  - iii. Alternativamente ao que consta no subitem "ii" da alínea "a" deste item, o licitante poderá provar sua boa situação financeira se possuir patrimônio líquido de, no mínimo, 10% do valor estimado para os investimentos da CONCESSIONÁRIA nos primeiros 12 (doze) meses de execução do Contrato.
  - iv. O valor dos investimentos estimados como devidos pela CONCESSIONÁRIA nos primeiros 12 (doze) meses de execução do Contrato para o Lote 1 é de R\$ 123.258.389,00 (cento e vinte três milhões, duzentos e cinquenta e oito mil, trezentos e oitenta e nove reais e zero centavos).
  - v. O valor dos investimentos estimados como devidos pela CONCESSIONÁRIA nos primeiros 12 (doze) meses de execução do Contrato para o Lote 2 é de R\$ 105.912.266,00 (cento e cinco milhões, novecentos e doze mil, duzentos e sessenta e seis reais e zero centavos);
  - vi. O licitante que apresente Proposta para o Lote 1 deve comprovar possuir patrimônio líquido de no mínimo R\$ 12.325.838,90 (doze milhões, trezentos e vinte e cinco mil, oitocentos e trinta e oito reais e noventa centavos) para se habilitar no certame;
  - vii. O licitante que apresente Proposta para o Lote 2 deve comprovar possuir patrimônio líquido de, no mínimo, R\$ 10.591.226,60 (dez milhões, quinhentos e noventa e um mil, duzentos e vinte e seis reais e sessenta centavos) para se habilitar no certame;
  - viii. As pessoas jurídicas estrangeiras deverão submeter os documentos referidos no **item 8.4.13.**, alínea "a", certificados por um contador registrado na entidade profissional competente, se a auditoria não for obrigatória pelas leis de seus países de origem;
  - ix. Em se tratando de entidade aberta ou fechada de previdência complementar, as comprovações patrimoniais indicadas no **item 8.4.13.**, alínea "a", considerando as normas legais vigentes, corresponderão ao somatório das contas do passivo exigível atuarial e das reservas e dos fundos;
  - x. No caso de sociedade empresária constituída há menos de um ano, os documentos mencionados no **item 8.4.13.**, alínea "a", podem ser substituídos pela apresentação do balanço de abertura e constituição, devidamente assinado por contador habilitado, demonstrando atendimento às condições deste EDITAL.
- b) Certidão Negativa de Falência e Recuperação Judicial e Extrajudicial expedida pelo Distribuidor Judicial da Comarca onde o licitante for sediado.

c) 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.

d) Quando o 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 sua sede.

e) As sociedades empresárias na situação de recuperação judicial podem apresentar Certidão Positiva de Recuperação Judicial 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 a Administração apurar a sua viabilidade econômico-financeira, com o atendimento de todos os requisitos de habilitação deste EDITAL.

### **QUALIFICAÇÃO TÉCNICA:**

**8.4.14.** Para comprovar sua qualificação técnica, o licitante deverá apresentar os seguintes documentos:

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;

i. Será admitido o somatório de atestados, desde que as atividades atestadas tenham sido desenvolvidas em concomitância;

ii. O(s) atestado(s) de experiência para licitantes interessados no **Lote 1** deverá comprovar a prestação de serviço de transporte público de caráter coletivo, no âmbito urbano, intermunicipal, internacional ou como as definições da lei federal dispuser possível, com frota de no **mínimo 133 (cento e trinta e três) veículos de transporte coletivo**, assim caracterizados conforme a legislação brasileira;

iii. O(s) atestados de experiência para licitantes interessados no **Lote 2** deverá comprovar a prestação de serviço de transporte público de caráter coletivo, no âmbito urbano, intermunicipal, internacional ou como as definições da lei federal dispuser possível, com frota de no **mínimo 120 (cento e vinte) veículos de transporte coletivo**, assim caracterizados conforme a legislação brasileira.

iv. Para fins de atendimento à Qualificação Técnica, o atestado deverá ser emitido por pessoa jurídica de direito público ou privado e deverá conter a frota envolvida, o quadro de pessoal, com explicações sobre a função e o número de funcionários envolvidos, e o tempo de prestação do serviço.

v. A experiência exigida deverá ser comprovada, no todo ou em parte, observadas as regras para o somatório de atestados, pela líder do consórcio quando a licitante adotar essa forma de concorrer no certame.

vi. 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.



**8.4.15.** 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.

**8.4.16.** Os atestados a serem apresentados pelos 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 diligência.

**8.4.17.** Os atestados apresentados pelos 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 do 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 do licitante 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.

**8.4.18.** Junto com os demais Documentos de Habilitação, o licitante deverá apresentar declaração, expressa e sob as penas da lei (**ANEXO II**), de que:

- a) Não está impedido de contratar com a Administração Pública, direta e indireta;
- b) Não foi declarado inidôneo pelo Poder Público, de nenhuma esfera;
- c) Não existe fato impeditivo à sua habilitação;
- d) Não possui em seu quadro de pessoal menor de 18 (dezoito) anos em trabalho noturno, perigoso ou insalubre e menor de 16 (dezesesseis) anos em qualquer outro tipo de trabalho, salvo na condição de aprendiz, a partir de 14 (quatorze) anos;
- e) Está em dia com todas as determinações trabalhistas e demais legislações aplicáveis;
- f) Está ciente de que não poderá, na constância da relação contratual que venha a firmar com o CONCEDENTE, vir a contratar empregado que seja cônjuge, companheiro ou parente em linha reta ou colateral até o terceiro grau, de quaisquer pessoas ocupantes dos cargos de Prefeito, Vice-Prefeito, Secretários Municipais e de Vereadores.

**8.4.19.** O licitante deverá apresentar declaração, conforme modelo constante no **ANEXO VI**, de que:

- 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) 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.

**8.4.20.** A apresentação do Certificado de Registro Cadastral da Prefeitura de São José dos Campos do licitante, em atividade compatível com objeto da presente licitação, substituirá os documentos relacionados nos itens **8.4.1**, alínea “a”, **8.4.11** e **8.4.13**, alínea “b”, desde que atestadas as validades destes mesmos documentos no certificado antes referido.

**8.4.21.** O licitante deverá apresentar nome, nacionalidade, estado civil, CPF, RG, endereço residencial completo e cargo que ocupa, da pessoa que deverá assinar o contrato (**modelo – ANEXO X**).

a) Quando não for o seu representante legal nos termos do contrato social, além da documentação supra, deverá o licitante apresentar procuração para tal, no ato de assinatura do mesmo.

**8.4.22.** A não apresentação da documentação referente ao **item 8.4.21** não inabilitará o licitante, ficando facultado ao CONCEDENTE elaborar contrato em nome do representante legal do licitante, constante nos seus atos constitutivos, ficando o licitante sujeito ao procedimento previsto no **item 20.7**.

**8.4.23.** Os documentos solicitados para participação nesta licitação, quando não encaminhados em seus originais, poderão ser validamente apresentados, por meio de publicação realizada em órgão da imprensa oficial ou por **cópia previamente autenticada** nos termos do art. 32 da Lei Federal n.º 8.666/93, ou, ainda, por cópia simples quando a confirmação do seu teor puder ser feita pela Administração junto aos órgãos públicos emissores, via “Internet”.

**8.4.23.1.** Se o licitante for a matriz, todos os documentos deverão estar em nome da matriz, e se o licitante for filial, todos os documentos deverão estar em nome da filial, exceto aqueles documentos que, pela própria natureza, comprovadamente, forem emitidos somente em nome da matriz.

**8.4.24.** Não serão aceitos protocolos nem documentos com prazos de validade vencidos. No caso das certidões, quando não consignarem o prazo de validade, serão consideradas válidas se expedidas com data não superior a 120 (cento e vinte) dias anteriores à data limite para o recebimento das propostas da presente licitação.

**8.4.24.1.** Ao documento que devido a sua natureza seja exigida a condição de inscrição regular, ativa, ou outra, como prova de eficácia e da sua existência de fato e de direito, não se aplica prazo de validade.

**8.4.25.** As CONCESSIONÁRIAS deverão demonstrar junto à Secretaria de Gestão Administrativa e Finanças do Município de São José dos Campos, obrigatoriamente, que mantêm as mesmas condições de habilitação, principalmente quanto aos encargos constantes no **item 8.4.11.** durante toda a execução do contrato até a sua total liberação.

**8.4.26.** Considerando a Instrução Normativa RFB Nº 1863 de 27/12/2018- com alterações da Instrução Normativa RFB Nº 1991, de 19 de novembro de 2020- a regularidade dos licitantes relativamente ao CNPJ, como condição de sua habilitação, será confirmada pela Administração nos termos da resolução antes mencionada.

### **DILIGÊNCIAS:**

**8.5.** A comissão especial de licitação poderá, em qualquer fase da licitação, promover quaisquer diligências destinadas a esclarecer ou complementar a instrução do processo, podendo ainda:

**8.5.1.** Solicitar as licitantes, a qualquer momento, esclarecimentos sobre a proposta e os documentos de habilitação apresentados, admitindo-se o saneamento de falhas, de complementação de insuficiências ou ainda de correção de caráter formal, desde que os elementos faltantes possam ser apresentados no prazo máximo de até 2 (dois) dias úteis, sob pena de desclassificação ou inabilitação da licitante.

**8.5.2.** Prorrogar os prazos de que trata o edital, em caso de interesse público, caso fortuito ou força maior, sem que caiba as licitantes direito a indenização ou reembolso de custos e despesas a qualquer título.

## **9 – DA ABERTURA DOS ENVELOPES DE PROPOSTA**

**9.1.** Abertura dos envelopes de Nº 1 - PROPOSTAS.

**9.2.** No dia e horário estabelecidos neste EDITAL, em Sessão Pública, serão abertos os envelopes de nº 1 - PROPOSTAS, pela Comissão Permanente de Licitações da Secretaria de Gestão Administrativa e Finanças, do Município de São José dos Campos, evento que se dará na Sala de Licitações, à rua José de Alencar, nº 123 - 1º andar do Paço Municipal, nesta cidade.

**9.2.1.** Caso o envelope com a indicação externa “PROPOSTA” não possua o conteúdo exigível nesta fase do procedimento licitatório, estará o respectivo licitante automaticamente excluído do certame, independentemente do conteúdo do outro envelope apresentado.

**9.3.** Não sendo possível promulgar o resultado da classificação no mesmo dia em que se der a abertura dos envelopes, o resultado será divulgado por publicação conforme **item 24** deste EDITAL.

**9.4.** De tudo lavrar-se-á Ata, que será assinada por todos os representantes credenciados e pela Comissão Permanente de Licitações. Os representantes credenciados também rubricarão as propostas apresentadas.

**9.5.** A Comissão de Licitações poderá, a seu exclusivo critério, encerrar as Sessões Públicas após o recebimento e abertura dos Envelopes, promovendo a análise das propostas e da documentação na própria Sessão Pública ou em sessão reservada.

**9.5.1.** Em qualquer das hipóteses, a Comissão sempre tomará suas decisões de maneira fundamentada e por escrito, acostando aos autos do processo licitatório os fundamentos e a respectiva decisão.

**9.6.** Ao final da Sessão Pública que julgar a Licitação, será publicado o resultado do julgamento.

## **10 – DO JULGAMENTO DA PROPOSTA**

**10.1.** Na classificação das propostas, será levado em conta o **menor valor da Tarifa Técnica de Remuneração** proposto.

**10.2.** Em caso de empate, aplicam-se os seguintes critérios de desempate:

**10.2.1.** Empate real - resolve-se conforme artigo 3º, § 2º, da Lei Federal nº 8.666/93 e sorteio público.

**10.2.2. Empate ficto** - Será assegurado, como critério de desempate, a preferência de contratação para as microempresas e empresas de pequeno porte, obedecido o disposto nos artigos 44 e 45 da Lei Complementar Federal nº 123/2006.

a) A microempresa ou empresa de pequeno porte classificada nos termos dos artigos 44 e 45 da Lei Complementar Federal n.º 123/2006 será convocada para, no **prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas**, apresentar **nova proposta com preço inferior** àquela que foi submetida ao desempate, sob pena de preclusão.

**10.2.3.** Não serão admitidas, por qualquer motivo, modificações ou substituições das propostas ou de quaisquer outros documentos, salvo por disposição da Lei Complementar Federal nº 123/2006.

**10.3.** Através da Portaria nº 07/SEMOB/2021, fica nomeada a comissão de acompanhamento do EDITAL de concessão do novo transporte público, composta pelos membros: Marcelo Augusto Veneziani de Almeida, Letícia Diniz Dominguez Lima, Rodolfo de Souza Alves e João Paulo Heller Moraes.

**10.3.1.** Os membros nomeados através da Portaria acima descrita poderão ser substituídos pela municipalidade a qualquer tempo, através de publicação de nova Portaria.

**10.4.** O julgamento e aprovação das propostas também serão feitos pela Comissão Permanente de Licitações.

**10.5. Será desclassificada a proposta:**

a) Que não atenda às exigências do ato convocatório da Licitação, incluindo seus anexos;

b) Com preços excessivos ou manifestamente inexequíveis;

c) Que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios que não estejam previamente autorizados em lei e à disposição de todos os concorrentes, incluindo-se nas vantagens ou subsídios qualquer tipo de tratamento tributário diferenciado, ainda que em consequência da natureza jurídica do licitante, que comprometa a isonomia fiscal que deve prevalecer entre os concorrentes, conforme também previsto no item 17.5.

## **11 – DA ABERTURA DO ENVELOPE E JULGAMENTO DA HABILITAÇÃO DA PROPOSTA MELHOR CLASSIFICADA**

**11.1.** Verificada a aceitabilidade da proposta melhor classificada, será aberto o envelope contendo a documentação de habilitação do licitante que a tiver formulado, para confirmação das suas condições habilitatórias.

**11.1.1.** No caso do licitante que possua o Certificado de Registro Cadastral (CRC) emitido pela Prefeitura de São José dos Campos, em cujos lançamentos de validade conste eventual certidão (uma ou mais) com prazo de validade vencido, fica legitimada sua apresentação, desde que atualizado (o CRC) mediante a exibição da certidão em validade, a qual deverá estar dentro do envelope 2 - HABILITAÇÃO.

**11.2.** Após a fase de habilitação, se ocorrer algum fato impeditivo desta, o licitante por ele atingido deverá declará-lo por escrito, sob as penas da lei.

**11.3.** Será considerado inabilitado o licitante que não atender ao disposto no **item 8.4** deste EDITAL ou vier a apresentar os documentos exigidos com vícios ou defeitos que impossibilitem ou dificultem o seu entendimento; ou em desacordo com outros itens como disposto neste EDITAL.

**11.4.** Os representantes credenciados também rubricarão os documentos apresentados.

**11.5.** O julgamento da habilitação será feito pela Comissão Permanente de Habilitação e Comissão Técnica, com a concomitante Adjudicação/Homologação pelo Secretário de Gestão Administrativa e Finanças.

**11.6.** Os documentos apresentados pelos demais licitantes serão disponibilizados para retirada após a assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO, até o limite máximo de 30 (trinta) dias; após este prazo, os mesmos serão destruídos.

## **12 – DOS RECURSOS**

**12.1.** Os memoriais dos eventuais recursos e contrarrazões deverão ser protocolados pelo representante da interessada, durante o horário de expediente da Prefeitura do Município de São José dos Campos, das 8h15 às 16h30, junto à Divisão de Protocolo, situada à rua José de Alencar nº 123 - andar térreo - Paço Municipal ou nos Postos Regionais da Prefeitura, no prazo concedido.

**12.2.** Os autos permanecerão com vista franqueada aos interessados no Departamento de Recursos Materiais, situado à rua José de Alencar nº 123 - 1º andar - sala 03 - Paço Municipal.

**12.3.** Analisados os recursos, a Autoridade Competente do Departamento de Recursos

Materiais constatando a regularidade dos atos procedimentais, deliberará acerca do Ratificar ou reformar a decisão do julgamento do recurso.

**12.3.1.** Considerando a decisão do julgamento do recurso, a Autoridade Competente da Secretaria de Gestão Administrativa e Finanças (SGAF) poderá:

- a) Ratificar a decisão acerca do julgamento do recurso.
- b) Ratificar a Adjudicação e a Homologação do resultado da Licitação.
- c) Revogar a Licitação, se necessário, em função do interesse público, de forma motivada.
- d) Anular a Licitação, se necessário e de maneira motivada, por vício comprometedor da legalidade do certame.

**12.3.2.** Em caso de reforma da decisão, a Autoridade Competente procederá à devida instrução nos termos da nova decisão.

## **13 – DA GARANTIA**

**13.1. GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO** — Os licitantes vencedores deverão prestar Garantia de Execução do CONTRATO DE CONCESSÃO até a data da assinatura do Contrato, no valor equivalente a 3% (três por cento) do valor estimado para os investimentos do CONTRATO DE CONCESSÃO, que poderá ser prestada de acordo com as seguintes modalidades:

**13.1.1.** Moeda corrente nacional;

**13.1.2.** Títulos da Dívida Pública do Tesouro Nacional;

**13.1.3.** Seguro-garantia;

**13.1.4.** Fiança bancária, com expressa declaração de renúncia por parte do fiador do benefício de ordem do artigo 827 do Código Civil; ou

**13.1.5.** Combinação de duas ou mais das modalidades constantes nos **itens 13.1.1. a 13.1.4.** acima.

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

**13.3.** A Garantia de Execução prestada em moeda corrente nacional deverá ser depositada em conta bancária de titularidade da Prefeitura Municipal de São José dos Campos, a qual será informada dentro do prazo de 2 (dois) dias úteis após a homologação da classificação final. O prazo para o depósito da Garantia de Execução é até o dia útil imediatamente anterior à data marcada para assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO, sob pena de ineficácia da prestação de garantia.

**13.4.** 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.

**13.5.** 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, acompanhado de comprovante de sua validade atual quanto à liquidez e valor.

**13.6.** 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.

**13.7.** 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.

**13.8.** A Garantia de Execução prestada na forma do **item 13.1.4.** desta Seção deverá ser emitida em conformidade com o modelo constante no **ANEXO IX** deste EDITAL e ser apresentada em sua via original, devidamente registrada em Cartório de Registro de Títulos e Documentos.

**13.9.** 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.

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

**13.11.** A Garantia de Execução deverá, ainda, ser ajustada proporcionalmente nas ocasiões que o valor da Tarifa Técnica de Remuneração for revisto ou reajustado, ou quando outros elementos do Contrato forem revistos, de forma que impacte o valor estimado para os investimentos da CONCESSIONÁRIA, o que deve ser providenciado no prazo de 30 (trinta) dias do início da vigência das novas condições contratuais aplicáveis.

**13.12.** 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.

**13.13.** 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.

## **14 – DA FORMA SOCIETÁRIA DAS CONCESSIONÁRIAS**

**14.1.** Se a CONCESSIONÁRIA vencedora do certame tiver concorrido em consórcio, deverá ser constituída como uma Sociedade de Propósito Específico na forma de sociedade por ações, de acordo com a Lei Federal n.º 6.404/1976, com a finalidade exclusiva de cumprir com o objeto da CONCESSÃO.

**14.2.** Se a CONCESSIONÁRIA vencedora do certame tiver concorrido como sociedade constituída no Brasil, deverá constituir uma Subsidiária Integral de Propósito Específico na forma de subsidiária integral, de acordo com a Lei Federal n.º 6.404/1976, com a finalidade exclusiva de cumprir com o objeto da CONCESSÃO.

**14.3.** Se a CONCESSIONÁRIA vencedora do certame tiver concorrido como empresa estrangeira ainda não instalada no Brasil, deverá obter autorização do Governo Federal e providenciar os arquivamentos pertinentes na Junta Comercial competente para instalação de uma filial em São José dos Campos com a finalidade exclusiva de cumprir o objeto da CONCESSÃO.

**14.3.1.** Se a CONCESSIONÁRIA vencedora do certame tiver concorrido como empresa estrangeira com autorização para instalação e funcionamento no Brasil, mas não tiver sociedade subsidiária constituída no Brasil, deverá providenciar a instalação de nova filial no Brasil, localizada em São José dos Campos, na forma da Instrução Normativa n.º 77, de 18 de março de 2020, do Departamento de Registro Empresarial e Integração, com o fim exclusivo de cumprir o objeto da CONCESSÃO.

**14.3.1.1.** O prazo para a instalação de nova filial fica estabelecido conforme previsto no item 20.1.1.

**14.4.** A Sociedade de Propósito Específico e a Subsidiária Integral de Propósito Específico poderão, 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.

**14.5.** Caberá à CONCESSIONÁRIA, independentemente da sua forma societária, 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.

**14.6.** A Sociedade de Propósito Específico ou a Subsidiária Integral de Propósito Específico que vier a ser constituída para executar o CONTRATO DE CONCESSÃO deverá ter sede e foro no Município de São José dos Campos.

**14.6.1.** A filial de empresa estrangeira instalada no Brasil para executar o CONTRATO DE CONCESSÃO deverá localizar-se no Município de São José dos Campos.

**14.7.** A Sociedade de Propósito Específico, a Subsidiária Integral de Propósito Específico ou a filial de empresa estrangeira instalada no Brasil para executar o CONTRATO DE CONCESSÃO 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 n.º 6.404/1976, nas normas expedidas pelo Conselho Federal de Contabilidade e nas Interpretações, Orientações e Pronunciamentos do Comitê de Pronunciamentos Contábeis.

**14.8.** No instrumento de constituição da Sociedade de Propósito Específico, da Subsidiária Integral de Propósito Específico, ou no ato de deliberação sobre a instalação da filial de empresa estrangeira no Brasil, deverá constar expressa previsão de delegação do poder decisório da CONCESSIONÁRIA ao interventor indicado pelo CONCEDENTE, no caso de intervenção.

**14.9.** A Sociedade de Propósito Específico ou a Subsidiária Integral de Propósito Específico deverá ser constituída como descrita na Promessa de Constituição de Sociedade de Propósito Específico, na Promessa de Constituição de Subsidiária Integral de Propósito Específico, e/ou no Compromisso de Participação Consorcial, conforme o caso, como consta neste EDITAL.

**14.10.** A empresa estrangeira que vier a ter a CONCESSÃO para si outorgada deverá



solicitar a instalação de filial no Brasil conforme a Promessa de Solicitação de Autorização para Funcionamento e Instalação no Brasil ou a Promessa de Instalação de Filial em São José dos Campos, apresentada em cumprimento aos ditames deste EDITAL, conforme o caso.

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

**14.12.** 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 da CONCESSÃO, desde que não comprometa a sua continuidade e a adequada prestação dos serviços, o que deverá ser devidamente comprovado perante o CONCEDENTE.

**14.13.** 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.

**14.14.** 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.

## **15 – DA EXECUÇÃO**

**15.1.** A CONCESSIONÁRIA deverá executar os serviços objeto desta licitação, por sua conta e risco, nas condições ofertadas, mediante Ordens de Serviços (OS), por escrito, emitidas pelo órgão competente do Município de São José dos Campos.

**15.2.** Os serviços deverão ser executados nos termos dos **ANEXOS I, IA a IF**.

**15.3.** As CONCESSIONÁRIAS poderão contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias, complementares ou alternativas 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.

a) É vedada a subcontratação do objeto completo do CONTRATO DE CONCESSÃO, sendo possível a subcontratação das seguintes atividades, a título exemplificativo:

i. Gestão de frota, entendida como uma atividade inerente à prestação do serviço principal;

ii. Segurança de garagem, entendida como uma atividade acessória à prestação do serviço principal;

iii. Manutenção da frota, entendida como uma atividade acessória à prestação do serviço principal;

iv. Limpeza de garagem e da frota, entendida como uma atividade acessória à prestação do serviço principal;

v. Contabilidade, entendida como uma atividade complementar ao serviço principal;

vi. Exploração de publicidade nos veículos de transporte, entendida como uma atividade alternativa em relação ao serviço principal.

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

**15.3.2.** A contratação de terceiros em regime de direito privado não configurará o instituto da SUBCONCESSÃO, nem acarretará nenhum vínculo do contratado e seus prepostos com o CONCEDENTE.

**15.3.** A SUBCONCESSÃO não será permitida na CONCESSÃO objeto deste EDITAL, conforme a legislação municipal vigente.

## **16 – DO REAJUSTE ANUAL E REVISÃO DO CONTRATO.**

**16.1.** As CONCESSIONÁRIAS farão jus ao Reajuste Anual da Tarifa Técnica de Remuneração, nos termos deste EDITAL, do Contrato e da legislação federal e municipal aplicável.

**16.1.1.** O Reajuste Anual será fundamentado em estudo técnico que considerará a multiplicação da Tarifa Técnica de Remuneração pelo Fator de Reajuste  $R$ , obtido através da seguinte expressão paramétrica:

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

Onde:

- $w$ : é a variação percentual acumulada referente aos salários nos últimos 12 (doze) meses anteriores ao Reajuste Anual. Será utilizado o índice acumulado do INPC (Índice Nacional de Preços ao Consumidor - IBGE) da data base de referência para o primeiro Reajuste Anual, ou da data do último Reajuste Anual, se for o caso, até a data de Reajuste Anual.
- $c$ : é a variação percentual acumulada dos preços dos combustíveis nos últimos 12 (doze) meses anteriores ao Reajuste Anual. 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 à data base de referência para o primeiro Reajuste Anual ou ao mês anterior ao último Reajuste Anual, conforme o caso, e o preço correspondente ao mês anterior do Reajuste Anual.
- $p$ : é a variação do índice acumulado da inflação nos últimos 12 (doze) meses. Será utilizado o IPC - FIPE. Esse índice é divulgado em publicação mensal realizada pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas da Universidade de São Paulo - FIPE. Será utilizada a variação do índice da data base de referência para o primeiro Reajuste Anual, ou da data do último Reajuste Anual, se for o caso, até a data de Reajuste Anual.
- $x_w$ : porcentagem dos custos operacionais no que diz respeito aos gastos com salários, conforme consta no Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA.
- $x_c$ : porcentagem dos custos operacionais no que diz respeito aos gastos com combustível, conforme consta no Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA.

- $x_p$ : porcentagem dos custos operacionais no que diz respeito ao que não é nem salário e nem combustível, conforme consta no Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA.
- $R_t$ : é o Fator de Reajuste Anual vigente no ano  $t$ .

**16.1.2.** O Fator de Reajuste  $R$  será específico para cada lote. Abaixo fatores de reajuste calculados de acordo com o Fluxo de Caixa de Referência. Tais valores devem ser recalculados de acordo com o Fluxo de Caixa do Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA de cada um dos lotes:

$$R_1 = [0,40w + 0,30c + 0,30p] X 100$$

$$R_2 = [0,42w + 0,28c + 0,30p] X 100$$

Onde:

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

**16.1.3.** A data de referência inicial para o primeiro Reajuste Anual é de 12 meses a contar da PROPOSTA apresentada na **CONCORRÊNCIA PÚBLICA INTERNACIONAL Nº 03/SGAF/2021**, cujos estudos econômico-financeiros que a embasaram possuem o mês de janeiro/2021 como data base. O primeiro Reajuste Anual ocorrerá 12 (doze) meses após a data da PROPOSTA se outro fato anterior não ensejar Reajuste na Tarifa Técnica. Os Reajustes Anuais subsequentes ocorrerão 12 (doze) meses após o último reajuste, que pode se dar no âmbito das Revisões Ordinárias ou Extraordinárias.

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

**16.2.1.** A primeira Revisão Ordinária do Contrato consistirá no Ajuste da Rede de Transporte Inicial justificado pelos estudos indicados no **item 2.3.5 do ANEXO I**, o que deve ser aprovado pela SEMOB e implementado pelas CONCESSIONÁRIAS até o 14<sup>o</sup> (décimo quarto) mês de execução da CONCESSÃO.

**16.2.2.** As demais Revisões Ordinárias ocorrerão com a seguinte periodicidade:

- a) A segunda Revisão Ordinária terá início após 4 (quatro) anos da Data de Assunção do objeto do CONTRATO DE CONCESSÃO;
- b) A terceira Revisão Ordinária terá início após 7 (sete) anos da Data de Assunção do objeto do CONTRATO DE CONCESSÃO;

c) A quarta Revisão Ordinária terá início no 10º ano após a da Data de Assunção do objeto do CONTRATO DE CONCESSÃO.

**16.2.3.** A Revisão Ordinária será realizada baseando-se nas práticas contábeis aceitas para a metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, e tem por objetivo:

a) 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 Remuneração;

b) Promover o equilíbrio econômico-financeiro da CONCESSÃO por outros meios que não a correção da Tarifa Técnica de Remuneração, de acordo com as premissas econômicas fixadas nos Anexos deste EDITAL e refletidas no CONTRATO DE CONCESSÃO.

c) Alterar os pesos correspondentes aos elementos da expressão paramétrica que correspondem às porcentagens  $x_w$ ,  $x_c$ ,  $x_p$ , definidas no **item 16.1.**, justificadamente.

**16.3.** 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 IF** e a verificação em Fluxo de Caixa Marginal.

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

a) 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;

b) 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 máxima como estabelecida no EDITAL, se tal ocorrência causar comprovada repercussão nos custos das CONCESSIONÁRIAS, para mais ou para menos;

c) 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;

d) A alteração da forma de cobrança do INSS sobre a Folha de Pagamento conforme considerado no Plano de Negócios, observando as disposições da Lei n.º 12.546, de 14 de dezembro de 2011, com alterações da Lei Federal n.º 13.670, de 30 de maio de 2018, ou norma que vier a substituí-la ou alterá-la;

e) 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;

f) 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;

g) A não concretização da demanda projetada como base dos estudos técnicos e econômicos deste EDITAL no início da operação dado o possível impacto da pandemia causada pela COVID-19 na demanda por serviços de transporte público, cabendo ao CONCEDENTE realizar os ajustes necessários na oferta do serviço e/ou na política tarifária de modo a preservar o equilíbrio econômico-financeiro da CONCESSÃO.

**16.3.2.** A Revisão Extraordinária prevista neste EDITAL é possível desde o momento da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO.

**16.3.3.** São riscos assumidos pelas CONCESSIONÁRIAS, que não ensejam a Revisão Extraordinária do Contrato, independentemente de outros riscos 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 16.3.1** desta Seção; e

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.

**16.4.** O processo de Revisão Extraordinária e Revisão Ordinária será realizado de forma a assegurar que seja mantido o Valor Presente Líquido do fluxo de caixa do projeto, empregando como taxa de desconto o Custo Médio Ponderado de Capital utilizado na formulação do Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA. A Taxa Interna de Retorno do fluxo de caixa do Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA deve ser igual ao Custo Médio Ponderado de Capital proposto pela CONCESSIONÁRIA no seu Plano de Negócios. O procedimento de revisão assegurará que:

$$\sum_{i=j}^{10} \frac{FC_i^{\text{atual}}}{(1 + CMPC)^i} - \sum_{i=j}^{10} \frac{FC_i^{\text{revisão}}}{(1 + CMPC)^i} = 0$$

Em que:

(i)  $j$  é o ano contratual associado ao primeiro ano do período da revisão contratual em curso;

(ii)  $FC_i^{\text{atual}}$  é o fluxo de caixa do ano  $i$  na planilha vigente no início do processo de revisão contratual;

- (iii)  $FC_i^{\text{revisão}}$  é o fluxo de caixa do ano  $i$  na planilha resultante do processo de revisão, após adotada a forma de recomposição escolhida pelo CONCEDENTE;
- (iv) CMPC é o Custo Médio Ponderado de Capital do Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA.

## 17 – DA REMUNERAÇÃO E DA TARIFA PÚBLICA

**17.1.** 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 CONCESSIONÁRIAS, observando-se as condições previstas neste EDITAL, no Contrato e na legislação municipal.

**17.1.1.** A Tarifa Técnica de Remuneração proposta pelos 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 pelos licitantes deve ser inferior à Tarifa Técnica de Referência de R\$ 5,24 (cinco reais e vinte e quatro centavos), fixada conforme a modelagem econômico-financeira constante no **ANEXO IF**;

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\$ 4,94 (quatro reais e noventa e quatro centavos), fixada conforme a modelagem econômico-financeira constante no **ANEXO IF**.

**17.1.2.** A remuneração final cabível às CONCESSIONÁRIAS poderá variar conforme a verificação do Índice de Confiabilidade detalhado no **ANEXO IE** 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.

**17.1.3.** O desempenho das CONCESSIONÁRIAS, avaliado conforme o Índice de Confiabilidade detalhado no **ANEXO IE**, pode gerar Bônus ou Dedução na aplicação da Tarifa Técnica de Remuneração, a serem liquidados conforme as regras de compensação para o fluxo de remuneração das CONCESSIONÁRIAS.

a) As CONCESSIONÁRIAS receberão Bônus ou sofrerão Deduções por seu próprio desempenho no Índice de Confiabilidade e impactos causados pelo desempenho inesperado ou inadequado dos serviços e/ou equipamentos de tecnologia utilizados para obter o Índice de Confiabilidade, ou por outros motivos, que não forem atribuíveis às CONCESSIONÁRIAS, não lhes causarão aumento ou dedução na remuneração, e nem qualquer prejuízo.

**17.1.4.** A liquidação de eventuais Bônus gerados às CONCESSIONÁRIAS por conta do seu enquadramento no Limite de Tolerância previsto no **ANEXO IE** dependerá da existência de fundos suficientes gerados pelas Deduções e pelas multas dos sistemas de transporte coletivo e seletivo do Município, conforme a Lei Municipal n.º 5.185, de 1º de abril de 1998, e, sendo alcançado esse limite, será necessário repartir o total de recursos disponíveis proporcionalmente entre as linhas em função de seu valor a receber.

**17.1.5.** O Índice de Confiabilidade detalhado no **ANEXO IE** será objeto de Notificação às CONCESSIONÁRIAS durante os 12 (doze) primeiros meses do Contrato e somente incidirá sobre a remuneração das CONCESSIONÁRIAS, gerando Bônus ou Deduções, assim como multas, a partir do 13<sup>o</sup> (décimo terceiro) mês de execução do CONTRATO DE CONCESSÃO, ou após realizado o Ajuste da Rede de Transporte Inicial.

**17.2.** Às CONCESSIONÁRIAS caberá a remuneração pela Tarifa Técnica de Remuneração por Passageiro Equivalente, como consta no **ANEXO IF**.

**17.2.1.** As gratuidades e descontos tarifários em vigor para o Sistema de Transporte Público de São José dos Campos são os relacionados nos **ANEXOS I, item 10, e IV, assim como as integrações tarifárias são as relacionadas no ANEXOS I e IV.**

**17.2.2.** 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.

**17.3.** O CONCEDENTE poderá incluir futuramente o Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica constante no **item 2.2.3 do ANEXO I** em Especificação de Serviço para ser operado pelas CONCESSIONÁRIAS, ocasião em que será realizada Revisão Extraordinária do CONTRATO DE CONCESSÃO.

**17.3.1.** 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.

**17.3.2.** 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.

**17.3.3.** Por se tratar de Receita Alternativa do serviço de transporte público possibilitada às CONCESSIONÁRIAS, a operação do Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica será opcional para as CONCESSIONÁRIAS.

**17.4.** 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 n.º 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.

**17.4.1.** Quaisquer fontes de Receita Alternativa terão parcela revertida para o CONCEDENTE, em prol da modicidade tarifária, conforme estiver estabelecido na legislação municipal, especialmente no Decreto n.º 18.551/2020, ou outro que venha a substituí-lo.

a) A parcela a ser revertida para o CONCEDENTE por conta da exploração de Receitas Alternativas pela CONCESSIONÁRIA será fixada conforme os parâmetros estabelecidos no **ANEXO IF**.

**17.5.** Considerar-se-á desclassificada a Proposta de Preço que, para sua viabilização necessite de vantagens ou subsídios que não estejam previamente autorizados em lei e à disposição de todas os licitantes.

**17.6.** A Tarifa Pública a ser cobrada dos Usuários não guarda relação direta com a Tarifa Técnica de Remuneração por força deste EDITAL e é fixada pelo CONCEDENTE, nos termos da legislação municipal, podendo 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; e
- c) Dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de USUÁRIOS, conforme as gratuidades e integrações previstas na legislação municipal.

**17.7.** A Tarifa Técnica de Remuneração será objeto de Reajuste Anual, Revisão Ordinária e Revisão Extraordinária, conforme cabível, nos termos deste EDITAL, do CONTRATO DE CONCESSÃO e da legislação municipal, visando manter reais os valores aplicáveis ao CONTRATO DE CONCESSÃO, assim como manter o equilíbrio econômico-financeiro da Concessão.

**17.8.** 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 IA**.

a) A implantação e disponibilização de Meios de Pagamento para produtos tarifários de transporte público de forma dissociada dos CONTRATOS DE CONCESSÃO objeto desta Licitação não gerará custos ou encargos adicionais às CONCESSIONÁRIAS, não sendo a estas cabível nenhum investimento para implantação ou disponibilização ou pagamento pelo uso do serviço de terceiros a ser contratado diretamente pelo CONCEDENTE para viabilizar para os USUÁRIOS os Meios de Pagamento.

**17.8.1.** 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 IA**.

a) A implantação, manutenção e operação de sistema de liquidação e compensação financeira, ao qual as CONCESSIONÁRIAS deverão obrigatoriamente aderir para receber sua remuneração, não gerará custos ou encargos adicionais às CONCESSIONÁRIAS, não sendo a estas cabível nenhum investimento para implantação ou disponibilização ou pagamento pelo uso do serviço de terceiros a ser contratado diretamente pelo CONCEDENTE para viabilizar a liquidação e compensação de valores relativa aos pagamentos pelo uso do transporte público e ao repasse da remuneração devida às CONCESSIONÁRIAS.

**17.8.2.** O desempenho inesperado ou inadequado dos serviços e/ou equipamentos responsáveis pelos pagamentos e compensações financeiras do serviço de transporte público não atribuível às CONCESSIONÁRIAS não lhes causará prejuízo.

## **18 - DA EXTINÇÃO DA CONCESSÃO, DOS BENS REVERSÍVEIS.**



**18.1.** Independentemente de interpelação judicial, a CONCESSÃO poderá ser extinta nas hipóteses previstas pela Lei Federal n.º 8.666/93, Lei Federal n.º 8.987/95, Lei Complementar Municipal n.º 629/20, e demais leis aplicáveis.

**18.1.1.** Extingue-se a concessão por:

- a) Advento do termo contratual;
- b) Encampação;
- c) Caducidade;
- d) Rescisão;
- e) Anulação;
- f) Falência ou extinção da CONCESSIONÁRIA.

**18.2.** O CONCEDENTE não prevê a existência de Bens Reversíveis no âmbito da CONCESSÃO a ser outorgada às CONCESSIONÁRIAS por intermédio deste EDITAL de Licitação.

**18.2.1.** Na eventualidade de vir a ser outorgado às CONCESSIONÁRIAS, no curso da execução contratual, objeto que contemple a necessidade de posse de bens móveis ou imóveis afetos à CONCESSÃO e estabelecidos como reversíveis, os respectivos bens reversíveis serão descritos em termo aditivo a ser formalizado.

**18.3.** Nos casos previstos nas alíneas “a” e “b” do **item 18.1.1.**, o Poder Concedente, antecipando-se à extinção da CONCESSÃO, procederá aos levantamentos e às avaliações necessárias à determinação dos montantes das indenizações que eventualmente possam ser devidas de parte a parte.

## **19 - DO PRAZO DO CONTRATO**

**19.1.** O CONTRATO DE CONCESSÃO será celebrado pelo **prazo de 10 (dez) anos**, a partir da data de início da operação dos serviços objeto da CONCESSÃO, nos termos do **item 2.4.2**, do **Anexo I** deste Edital, **podendo ser prorrogado conforme a legislação aplicável**.

**19.2.** A operação dos serviços objeto da CONCESSÃO será objeto de Especificações de Serviço e Ordem de Serviço de Operação (OSO) que será expedida pela SEMOB, a requisitante, no **prazo máximo de 30 (trinta) dias úteis**, a contar da data da assinatura do contrato.

**19.2.1.** O prazo para emissão das especificações e Ordem de Serviço de Operação (OSO) poderá ser prorrogado, desde que ocorra motivo justificado.

**19.2.1.1.** Em razão do caráter sistêmico, orgânico e homogêneo do novo sistema de transporte coletivo é condição essencial que os inícios das operações dos serviços referente aos lotes 1 e 2 se dêem concomitantemente, prorrogando-se o prazo para expedição da Ordem de Serviço de Operação relativa a um dos lotes, caso a efetiva celebração de CONTRATO DE CONCESSÃO se dê somente em relação ao outro lote.

## 20 – DO CONTRATO

**20.1.** Depois de homologado o resultado desta licitação, a Prefeitura de São José dos Campos convocará a(s) empresa(s) Adjudicatária(s), via e-mail ou outro meio hábil, para num prazo de até 30 (trinta) dias, contados do recebimento da notificação, assinar o respectivo Contrato, sob a pena de decair do direito de prestar os serviços, sem prejuízo das sanções previstas no Art. 81 da Lei Federal n.º 8.666/93.

**20.1.1.** Caso a Licitante vencedora tenha participado do certame constituída como consórcio, ou como sociedade constituída no Brasil, ou ainda como empresa estrangeira, a constituição de Sociedade de Propósito Específico ou de Subsidiária Integral de Propósito Específico, ou a instalação de filial em São José dos Campos, conforme o caso, a que se referem os **itens 8.1, 8.2 e 8.3 do ANEXO I** do presente EDITAL, deverá ocorrer para a assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO, e as inscrições fiscais, assim como os alvarás de funcionamento que eventualmente ficarem pendentes quando da assinatura do Contrato devem estar expedidos improrrogavelmente até o início da operação, conforme definido no **item 2.4.2, do ANEXO I** deste EDITAL.

**20.2.** Até 30 (trinta) dias antes do início da operação, a CONCESSIONÁRIA terá de apresentar o plano de mobilização definitivo para o início da operação dos serviços da Concessão, 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-A e IV-B**, adequadamente revisados em relação ao cronograma de atividades do CONTRATO DE CONCESSÃO.

**20.3.** O prazo de convocação do **item 20.1.** poderá ser prorrogado, por período subsequente definido pelo Secretário da SEMOB que não exceda o prazo original, quando solicitado pela Adjudicatária durante o transcurso do prazo original, mediante apresentação, por escrito, de justificativa que seja aceita pela SEMOB.

**20.4.** A recusa da Adjudicatária em assinar o CONTRATO DE CONCESSÃO no prazo estipulado pela Administração de acordo com este EDITAL caracterizará descumprimento total da obrigação assumida, sujeitando a Adjudicatária às penalidades estabelecidas no **item 22** deste EDITAL e demais cominações previstas em lei.

**20.5.** A SEMOB fixará a data de início da operação e o momento de comprovação do cumprimento dos compromissos assumidos pelas CONCESSIONÁRIAS, especialmente quanto à apresentação da Frota, no momento da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO.

**20.5.1.** 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 nas especificações técnicas do EDITAL, em seus Anexos.

**20.5.2.** O não cumprimento das condições dispostas nesta Seção resultará na execução da garantia estabelecida na forma do **item 13.1** deste EDITAL.

**20.6.** Os contratos a serem formalizados terão suas assinaturas presencialmente ou eletronicamente pelo sistema Prefbook, localizado no sítio eletrônico da PSJC, não sendo contudo possível o eventual envio de minutas impressas para assinaturas fora da Prefeitura de São José dos Campos.

**20.7.** É facultado ao Município, quando a convocada não apresentar situação regular no

ato de assinatura do Contrato, não assinar o Contrato no prazo e condições estabelecidas, ou ainda quando a Prefeitura de São José dos Campos declarar extinto por inadimplência o Contrato, convocar os licitantes remanescentes, na ordem de classificação para fazê-lo em igual preço ou revogar a licitação, independentemente da cominação prevista no art. 81 da Lei Federal n.º 8.666/93.

**20.8.** A Secretaria de Mobilidade Urbana — SEMOB é o órgão credenciado pelo Município de São José dos Campos, para vistoriar a execução, o recebimento do objeto correspondente à autorização de fornecimento, a prestar toda a assistência e a orientação que se fizerem necessárias.

**20.9.** O Contrato poderá ser modificado através de Termo Aditivo, nos casos em que couber modificação.

**20.9.1.** É vedada a SUBCONCESSÃO.

**20.10.** Como condição para celebração do Contrato, e durante a execução do mesmo, a Licitante vencedora deverá manter as mesmas condições de habilitação exigidas no EDITAL.

## **21 - DA FISCALIZAÇÃO E DA INTERVENÇÃO**

**21.1.** No recebimento e aceitação do objeto do Contrato será observado, no que couber, as disposições contidas nos artigos de 73 a 76 da Lei Federal n.º 8.666/93 e suas alterações.

**21.2.** A fiscalização dos serviços de transportes prestados pela CONCESSIONÁRIA, especificados nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), no Regulamento de Transporte em decreto municipal, ou relacionados no presente Contrato será exercida pelo CONCEDENTE, por meio de pessoal credenciado e devidamente identificado e/ou por meio de serviços de entidade com ela conveniada.

**21.3.** 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.

**21.4.** As CONCESSIONÁRIAS se obrigam 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 às formas de apresentação fixados pelo CONCEDENTE, respeitados, quando houver, os prazos legais.

**21.4.1.** No exercício da fiscalização, o CONCEDENTE terá livre acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros das CONCESSIONÁRIAS.

**21.5.** O CONCEDENTE poderá intervir na CONCESSÃO com o fim de assegurar a adequação na prestação dos serviços, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

**21.5.1.** A intervenção far-se-á por decreto do Município, que conterà a designação do interventor, o prazo da intervenção e os objetivos e limites da medida.

## **22 - SANÇÕES ADMINISTRATIVAS**

**22.1.** 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:

**22.1.1.** Advertência;

**22.1.1.2.** Será lavrada a sanção de **advertência** nas seguintes condições:

a) Descumprimento parcial das obrigações e responsabilidades assumidas contratualmente, e nas situações que ameacem a qualidade do serviço de Transporte Público, ou a integridade patrimonial ou humana;

b) Outras ocorrências que possam acarretar transtornos ao desenvolvimento dos serviços de Transporte Público, a critério da Fiscalização, desde que não caiba a aplicação de sanção mais grave.

c) Em quaisquer outros casos expressamente indicados neste EDITAL e no CONTRATO DE CONCESSÃO.

**22.1.2.** Multa, a ser recolhida no prazo máximo de 15 (quinze) dias corridos, a contar da comunicação oficial, nas seguintes hipóteses e condições:

a) Multa de 0,3% (três décimos por cento) por dia de atraso injustificado e por descumprimento das obrigações estabelecidas neste EDITAL, até o máximo de 10% (dez por cento), sobre o valor relativo à parcela do não cumprida;

b) Multa de 10% (dez por cento) sobre o valor total do CONTRATO DE CONCESSÃO, no caso de inexecução total; ou

c) Multa de 10% (dez por cento) sobre o valor da parcela não cumprida, no caso de inexecução parcial.

d) As multas como indicadas no **ANEXO IE** quando for cabível diante do desempenho da CONCESSIONÁRIA.

**22.1.3.** 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.

**22.1.4.** 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 depois de decorrido o prazo da sanção com base no item anterior.

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

**22.1.5.1.** 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 Lei Complementar n.º 629/2020 e as normas convencionadas entre as partes.

**22.2.** As infrações previstas no Decreto n.º 18.551/2020 acarretam as penalidades nele indicadas, que fazem parte integrante do presente EDITAL.

**22.3.** O procedimento de aplicação de penalidade está previsto no Decreto n.º 18.551/2020.

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

## **23 - DOS ANEXOS**

**23.1.** Fazem parte integrante e indissociável deste EDITAL, como se nele estivessem transcritos, os seguintes **ANEXOS**:

**ANEXO I** – Projeto Básico

**ANEXO IA** – Contextualização geral e informações sobre o serviço de transporte público coletivo atual

**ANEXO IB** – Informações sobre a rede proposta para o Sistema de Transporte Público de São José dos Campos

**ANEXO IC** – Especificação básica dos veículos da frota

**ANEXO ID** – Especificação do sistema de atendimento aos Usuários

**ANEXO IE** – Indicadores de desempenho

**ANEXO IF** – Modelo financeiro da CONCESSÃO

**ANEXO IG** – Modelo de previsão de demanda da CONCESSÃO

**ANEXO II** – Termo de Declaração

**ANEXO III** – Modelo de Declaração para Empresas ME/EPP

**ANEXO IV** – Instruções para elaboração da proposta

**ANEXO IV A** – Modelo de proposta de Tarifa Técnica de Remuneração

**ANEXO IV B** – Diretrizes para elaboração do Plano de Negócios

**ANEXO V** – Declaração de Capacidade Financeira

**ANEXO VI** – Declaração de Aceitação dos Termos do EDITAL

**ANEXO VII** – Minuta de Contrato

**ANEXO VIII** – Termo de Ciência e de Notificação do Município de São José dos Campos

**ANEXO IX** – Modelo de Fiança Bancária para prestação de garantia

**ANEXO X** – Dados para assinatura do contrato

**ANEXO XI** – Medidas Excepcionais para futuro tratamento das atuais incertezas decorrentes da Pandemia do COVID-19

## **24 - DA PUBLICIDADE**

**24.1.** O EDITAL será publicado no Diário Oficial do Estado e em jornal de grande circulação local e, facultativamente, por meios eletrônicos e em jornal de grande circulação no âmbito estadual e/ou nacional.

**24.2.** A interposição de eventuais recursos e seus julgamentos e a homologação serão publicados no Diário Oficial do Estado e, facultativamente, por meios eletrônicos.

**24.3.** O andamento das licitações poderá ser acompanhado no do site [www.sjc.sp.gov.br](http://www.sjc.sp.gov.br), porém as informações oficiais são as constantes das publicações.

## **25 – DOS ENCARGOS, DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS USUÁRIOS**

### **25.1. DOS ENCARGOS DO CONCEDENTE**

**25.1.1.** Incumbe ao CONCEDENTE:

- a) Regular o serviço concedido e fiscalizar permanentemente a sua prestação;
- b) Aplicar penalidades regulamentares e contratuais;
- c) Intervir na prestação do serviço, nos casos e condições previstos em Lei;
- d) Extinguir a CONCESSÃO, nos casos previstos na legislação pertinente e na forma prevista no Contrato;
- e) Homologar reajustes e proceder à revisão do Contrato na forma da Lei Complementar Municipal nº 626/2020, das normas pertinentes e do Contrato;
- f) Cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da Concessão;
- g) Zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos USUÁRIOS, que serão cientificados das providências tomadas;
- h) Declarar de utilidade pública os bens necessários à execução do serviço ou obra pública, promovendo as desapropriações, diretamente ou mediante outorga de poderes;
- i) Declarar a necessidade ou utilidade pública para fins de instituição de servidão administrativa, os bens necessários à execução de serviço ou obra pública, promovendo-a diretamente ou mediante outorga de poderes;
- j) Estimular o aumento da qualidade, produtividade, preservação do meio-ambiente e conservação;
- k) Incentivar a competitividade;
- l) Estimular a formação de associações de USUÁRIOS para defesa dos interesses relativos ao serviço;
- m) Zelar pela finalidade pública do tratamento e proteção dos dados pessoais dos USUÁRIOS.

## **25.2. DOS ENCARGOS DA CONCESSIONÁRIA**

### **25.2.1. Incumbe à CONCESSIONÁRIA**

- a) Prestar serviço adequado, na forma prevista na Lei Complementar n.º 629/2020, nas normas técnicas aplicáveis e no CONTRATO DE CONCESSÃO;
- b) Manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à CONCESSÃO;
- c) Prestar contas da gestão dos serviços ao CONCEDENTE e aos USUÁRIOS, nos termos definidos no CONTRATO DE CONCESSÃO;
- d) Cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas contratuais da CONCESSÃO;
- e) Permitir aos encarregados da fiscalização livre acesso, em qualquer época, às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes do serviço, bem como a seus registros contábeis;
- f) Zelar pela integridade dos bens vinculados à prestação do serviço, bem como segurá-los adequadamente;
- g) Captar, aplicar e gerir os recursos financeiros necessários à prestação do serviço.

## **25.3. DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS USUÁRIOS**

### **25.3.1. São direitos dos USUÁRIOS**

- a) Receber serviço adequado, adaptado quando for o caso, à pessoa com deficiência e ao idoso;
- b) Receber do CONCEDENTE e da CONCESSIONÁRIA informações para defesa dos interesses individuais ou coletivos;
- c) Obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha entre vários prestadores de serviços, quando for o caso, observadas as normas fixadas pelo CONCEDENTE;
- d) Levar ao conhecimento do CONCEDENTE e da CONCESSIONÁRIA as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes aos serviços prestados;
- e) Comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela CONCESSIONÁRIA na prestação do serviço;
- f) Contribuir para a permanência das boas condições dos bens e equipamentos públicos através dos quais lhes são prestados os serviços;
- g) Ter garantida a proteção aos seus dados pessoais, conforme disponha a lei e seu regulamento;
- h) 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 avaliação dos serviços de auditoria;

i) Ter garantida a participação na gestão, participação que se dará por meio da realização de audiência pública e oitiva do Conselho Municipal competente, especialmente quanto à fixação de tarifas, itinerários, frequência, qualidade do serviço e política municipal de transporte público, por meio do conselho municipal competente.

## **26 - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

**26.1.** 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.

**26.2.** A Administração poderá revogar a presente Licitação por razões de interesse público decorrente de fato superveniente, devidamente comprovado, podendo também anulá-la, sem que caiba para as Licitantes o direito a qualquer indenização, reembolso ou compensação, quando for o caso.

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

**26.4.** A simples apresentação das propostas pelas Licitantes implica na aceitação tácita de todos os termos deste EDITAL e seus anexos.

**26.5.** Fica assegurado à Comissão Permanente de Licitações 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.

**26.5.1.** A Licitante que não puder comprovar a veracidade dos elementos informativos apresentados à Administração, quando solicitado, será automaticamente excluída da presente Licitação.

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

**26.7.** A aceitação da proposta vencedora pelo Município obriga o seu proponente à execução integral do objeto Licitação, pelo preço e condições oferecidas, observadas as nuances da contratação da CONCESSÃO, não cabendo o direito a qualquer ressarcimento por despesas decorrentes de custos ou serviços não previstos em sua proposta, seja por erro ou por omissão.

**26.8.** Pela elaboração e apresentação da Proposta e Documentação, os licitantes não terão direito a auferir vantagens, remuneração ou indenização de qualquer espécie.

**26.9.** Não será permitida a execução dos serviços licitados sem que o órgão competente do Município de São José dos Campos emita, previamente, a respectiva Especificação ou Ordem de Serviço.

**26.10.** 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.

**26.10.1.** Correrão por conta exclusiva das CONCESSIONÁRIAS quaisquer tributos, taxas ou preços públicos porventura devidos, ainda que criados em momento posterior à presente licitação.



**26.10.2.** A CONCESSIONÁRIA, além dos encargos assumidos no 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 do 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.

**26.11.** Independentemente de interpelação judicial, o CONTRATO DE CONCESSÃO poderá ser rescindido nas hipóteses previstas pelas Leis Federais n.º 8.666/1993 e 8.789/1995, assim como pela Lei Complementar Municipal n.º 629/2020.

**26.11.1.** O CONTRATO DE CONCESSÃO poderá ser rescindido por iniciativa da CONCESSIONÁRIA no caso de descumprimento das normas contratuais pelo CONCEDENTE, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim.

**26.11.1.1.** Na hipótese da ocorrência da rescisão por iniciativa da CONCESSIONÁRIA, os serviços prestados não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado.

**26.12.** É vedada a subcontratação total do objeto contratado.

**26.12.1.** 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.

**26.12.1.1.** Neste caso, a CONCESSIONÁRIA será responsável pelos atos praticados pelo contratado, responsabilizando-se perante ao CONCEDENTE pelo serviço prestado.

**26.12.1.2.** As contratações, inclusive de mão de obra, feitas pelas CONCESSIONÁRIAS serão regidas pelas disposições de direito privado e pela legislação trabalhista, não se estabelecendo qualquer relação entre os terceiros contratados pela CONCESSIONÁRIA e o CONCEDENTE.

**26.12.2.** A contratação de terceiros em regime de direito privado não configurará o instituto da SUBCONCESSÃO, nem acarretará nenhum vínculo do contratado e seus prepostos com o CONCEDENTE.

**26.12.3.** A SUBCONCESSÃO não será permitida na CONCESSÃO objeto do Contrato, conforme a legislação municipal vigente.

**26.13.** O licitante deverá cumprir com as obrigações assumidas neste EDITAL por meio da pessoa jurídica que realizou a proposta. Em relação a esta pessoa jurídica, assim como à Sociedade de Propósito Específico, à Subsidiária Integral de Propósito Específico e à filial de empresa estrangeira, conforme o caso, deverão comprovar nos prazos adequados e no curso do CONTRATO DE CONCESSÃO:

I - A sua inscrição no CNPJ (filial ou matriz, conforme o caso);

II - Atos constitutivos e respectivas alterações;

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.

**26.14.** Em caso de desapropriação de qualquer bem vinculado ao CONTRATO DE CONCESSÃO, durante a sua vigência, esta ocorrerá de acordo com a lei de desapropriação vigente no momento da publicação do ato expropriatório.

**26.14.1.** 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.

**26.15.** Na execução, 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 do 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.

**26.16.** Durante a execução, todas as comunicações relativas ao 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.

**26.16.1.** Também serão consideradas como efetuadas as comunicações realizadas por meio eletrônico, através e na forma que for indicada pelo CONCEDENTE.

**26.17.** Serão partes integrantes do CONTRATO DE CONCESSÃO os anexos deste EDITAL, bem como a Proposta de Preço e o Plano de Negócios apresentados pela CONCESSIONÁRIA, acompanhada das planilhas de viabilidade econômica e financeira.

**26.18.** 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.

**26.18.1.** 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.

**26.19.** Nos contratos de financiamento, as CONCESSIONÁRIAS poderão oferecer em garantia os direitos emergentes da CONCESSÃO, desde que não comprometa a operacionalização e a continuidade da prestação do serviço.

**26.20.** A CONCESSIONÁRIA publicará suas demonstrações financeiras anualmente, salvo se estiver obrigada a fazê-lo em periodicidade inferior.

**26.20.1.** No exercício da fiscalização, o CONCEDENTE terá livre acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros das CONCESSIONÁRIAS.

**26.20.1.1.** A fiscalização do serviço será feita por intermédio de órgão técnico do CONCEDENTE e/ou por meio de serviços de entidade por ela conveniada e, periodicamente, nos moldes a serem previstos em norma regulamentar, por comissão composta por representantes do Poder Concedente, das CONCESSIONÁRIAS e dos USUÁRIOS.

**26.21.** As CONCESSIONÁRIAS são, exclusivamente, responsáveis pelos danos causados diretamente ao CONCEDENTE e/ou a terceiros, decorrentes de sua culpa ou dolo na execução deste Contrato, seja por atos seus, de seus empregados ou prepostos, não excluindo ou reduzindo essa responsabilidade a fiscalização ou o acompanhamento pelo CONCEDENTE.

**26.22.** 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](mailto:audit@sjc.sp.gov.br).

**26.23.** Para todas as questões suscitadas na execução da prestação dos serviços, não resolvidas administrativamente, o foro será o da Comarca de São José dos Campos, com renúncia de qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

**26.24.** Para conhecimento público, expede-se o presente EDITAL, que é publicado conforme **item 24** e afixado no quadro de avisos do Departamento de Recursos Materiais.

São José dos Campos, 02 de junho de 2021.

**Odilson Gomes Braz Júnior**  
**Secretário de Gestão Administrativa e Finanças**

# ANEXO I

## PROJETO BÁSICO

### 1 - DEFINIÇÕES

**1.1.** Para fins desta Licitação, da regulamentação e da gestão dos CONTRATOS DE CONCESSÃO, bem como da relação cotidiana entre a Administração, os licitantes, as Adjudicatárias e as CONCESSIONÁRIAS ficam estabelecidos os termos a seguir e seus significados.

**1.1.1.** As definições deste EDITAL, expressas neste **ANEXO I**, têm os significados atribuídos abaixo, seja no plural ou no singular;

**1.1.2.** Todas as referências no EDITAL e nos seus Anexos para designar seções, itens, subitens ou demais subdivisões referem-se aos itens, subitens, seções ou demais subdivisões do corpo do EDITAL e/ou dos seus Anexos, 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 no 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:

- **Adjudicatária:** Licitante à qual será adjudicado o objeto da presente Licitação, nos termos da legislação aplicável, do EDITAL e dos seus Anexos;
- **Administração Pública:** Órgãos ou entidades da Administração Pública direta e indireta, federal, estadual, do Distrito Federal e dos municípios;
- **Administração Pública Municipal:** Administração Pública direta e indireta do Município de São José dos Campos;
- **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;
- **Ajuste Operacional:** Evento em que, no curso normal do CONTRATO DE CONCESSÃO, 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 de 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;
- **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 **ANEXO I**, para racionalização do serviço, a ampliação da qualidade e a modicidade

tarifária, e que corresponderá à primeira REVISÃO ORDINÁRIA do CONTRATO DE CONCESSÃO;

- **Anexos:** Conjunto de documentos, parte integrante do EDITAL, conforme detalhado no preâmbulo;
- **Arrecadação:** Receita decorrente da comercialização de Produtos Tarifários, comercialização esta que não integra o objeto da CONCESSÃO e será realizado pelo CONCEDENTE direta ou indiretamente;
- **Audiência Pública:** Instrumento de apoio ao processo decisório de implantação e contratação da CONCESSÃO, com participação franqueada à sociedade, nos termos da legislação;
- **Bens reversíveis:** Bens da CONCESSÃO necessários à continuidade dos serviços relacionados à CONCESSÃO, que serão revertidos ao CONCEDENTE ao término do Contrato;
- **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;
- **Bônus:** Incentivo que corresponde a um valor adicionado à remuneração das CONCESSIONÁRIAS que, na performance relativa aos Indicadores de Desempenho, conforme o Índice de Confiabilidade, tiveram comprovada uma regularidade e/ou pontualidade na prestação dos serviços objeto do Contrato superior à esperada, conforme os parâmetros indicados no **Anexo IE**;
- **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;
- **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;
- **Comissão Permanente de Licitações:** 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;
- **Compromisso de Participação Consorcial:** Documento apresentado na habilitação de Licitantes que venham a concorrer em consórcio, assinado por cada consorciada, na forma da Lei Federal n.º 8.666/1993 e do EDITAL;
- **Concedente:** O Município de São José dos Campos, que também pode ser designado **Município**;
- **Concessão:** Regime jurídico pelo qual se concede a execução dos serviços do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos às CONCESSIONÁRIAS;
- **CONCESSIONÁRIA:** Pessoa jurídica a quem é adjudicado o objeto da licitação, também designada **Operadora**;

- **Contrato** ou **Contrato de Concessão**: O contrato a ser celebrado com cada Concorrente vencedora do certame que estabelece o objeto e condições para prestação do serviço de transporte e outras obrigações vinculadas, conforme a legislação e o EDITAL;
- **Data de Assunção**: Data, posterior à assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO, em que a CONCESSIONÁRIA assume a operação do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos, conforme definido no EDITAL e no objeto do CONTRATO DE CONCESSÃO;
- **Dedução**: Valor subtraído da remuneração das CONCESSIONÁRIAS se na sua avaliação de desempenho conforme o Índice de Confiabilidade, ficou comprovada uma regularidade e/ou pontualidade na prestação dos serviços objeto do Contrato inferior à esperada, conforme o **ANEXO IE**;
- **EDITAL**: O instrumento convocatório para a Licitação e todos os seus Anexos;
- **Especificação do Serviço**: Processo de trabalho executado pelo CONCEDENTE, através da SEMOB, pelo qual são definidas as características operacionais de cada linha;
- **Fluxo de Caixa Descontado**: Metodologia utilizada na modelagem econômico-financeira que resultou no valor da Tarifa Técnica de Referência e no valores estimados para os investimentos das CONCESSIONÁRIAS e os CONTRATOS;
- **Fluxo de Caixa Marginal**: Metodologia específica para avaliação do fluxo de caixa e verificação do equilíbrio econômico-financeiro da CONCESSÃO no curso dos Contratos, utilizado nos eventos de Revisão Ordinária e Revisão Extraordinária;
- **Índice de Confiabilidade**: Medida calculada na forma do **Anexo IE**, com as alterações que forem aprovadas por regulação municipal, para determinar o enquadramento das CONCESSIONÁRIAS em relação aos Indicadores de Desempenho para a frequência e a pontualidade do serviço e que pode fazer incidir Bônus ou Dedução sobre a Tarifa Técnica de Remuneração das CONCESSIONÁRIAS;
- **Licitação**: Procedimento definido por lei ao qual a Administração e as Licitantes se submetem para viabilizar a CONCESSÃO do Serviço de Transporte Público Coletivo de passageiros de São José dos Campos;
- **Limite de Tolerância**: medida em minutos arbitrada na forma do **Anexo IE**, com as alterações que forem aprovadas por regulação municipal, que serve de base para avaliar a performance das CONCESSIONÁRIAS quanto aos Indicadores de Desempenho para a frequência e a pontualidade do serviço;
- **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;
- **Modo de Transporte**: Tipos de veículo 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 DE CONCESSÃO e no **ANEXO IC**;
- **Notificação**: Documento expedido pela Comissão Permanente de Licitações 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;

- **Operadora:** outra designação para CONCESSIONÁRIA;
- **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;
- **Passageiro Equivalente:** Passageiro transportado remunerável que serve de base para calcular a Tarifa Técnica de Remuneração da CONCESSIONÁRIA conforme o **Anexo IF**;
- **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;
- **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;
- **Pontos de Parada:** Locais pré-estabelecidos ou gerados por aplicação eletrônica para embarque e desembarque, devidamente sinalizados se pré-estabelecidos, ao longo do itinerário;
- **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;
- **Produtos Tarifários:** Tarifa Pública e Tarifa Dinâmica, que serão objeto de comercialização pelo CONCEDENTE direta ou indiretamente;
- **Promessa de Constituição de Sociedade de Propósito Específico:** Documento apresentado na forma da lei e do EDITAL para habilitação de Licitantes que venham a concorrer em consórcio no certame;
- **Promessa de Constituição de Subsidiária Integral de Propósito Específico:** Documento apresentado na forma da lei e do EDITAL para habilitação de Licitantes que venham a concorrer como sociedades constituídas no Brasil no certame;
- **Promessa de Instalação de Filial em São José dos Campos:** Documento apresentado na forma da lei e do EDITAL para habilitação de Licitante que venha a concorrer como empresa estrangeira sem subsidiária constituída no Brasil, mas com filial em funcionamento no Brasil, pelo qual a empresa estrangeira indica a abertura de filial exclusiva para execução do Contrato se vier a vencer o certame;
- **Promessa de Solicitação de Autorização para Funcionamento e Instalação no Brasil:** Documento apresentado na forma da lei e do EDITAL para habilitação de Licitante que venha a concorrer como empresa estrangeira sem instalação ou subsidiária no Brasil, indicando a abertura de filial exclusiva para a execução do Contrato se a empresa estrangeira concorrente vier a vencer o certame;

- **Qualificação Econômico-Financeira:** Documentação necessária à comprovação de capacidade econômica para contratação com a Administração Pública em geral, nos termos do EDITAL e da legislação;
- **Qualificação Técnica:** Documentação necessária à comprovação de capacidade técnica para contratação com a Administração Pública em geral, nos termos do Edital e da legislação;
- **Reajuste Anual:** Reajuste da Tarifa Técnica de Remuneração 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;
- **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;
- **Remuneração:** Valor da Tarifa Técnica de Remuneração devida às CONCESSIONÁRIAS pela execução dos serviços objeto da CONCESSÃO;
- **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;
- **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 no EDITAL;
- **Revisão Ordinária:** Realizada pela SEMOB de ofício na forma do EDITAL, conforme as regras do EDITAL, do CONTRATO DE CONCESSÃO, da legislação federal e da legislação municipal;
- **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;
- **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;
- **SEMOB:** Secretaria de Mobilidade Urbana;
- **Sistema de Mobilidade Urbana:** Conjunto de serviços de mobilidade públicos e privados atuantes e/ou autorizados a operar no Município;
- **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;



- **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;
- **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;
- **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;
- **Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa:** Serviço regular e 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;
- **Sociedade de Propósito Específico:** Sociedade constituída pelas Licitantes vencedoras caso tenham adotado a forma de consórcio, 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;
- **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;
- **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;
- **Tarifa Técnica de Referência:** Valor dos custos operacionais por Passageiro Equivalente descrito no **ANEXO IF**, estimado para o Contrato em projeções financeiras baseadas na rede inicial de transporte proposta no **ANEXO IB**;
- **Tarifa Técnica de Remuneração:** Valor do custo por Passageiro Equivalente proposto pelas CONCESSIONÁRIAS na sua Proposta de Preço, devidamente reajustado ou revisto na forma do CONTRATO, aplicado conforme previsto no EDITAL, no CONTRATO DE CONCESSÃO e na regulação municipal;
- **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;
- **Usuários:** Passageiros do Sistema de Transporte Público de São José dos Campos.

## 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 IB**.

**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 fixo de partidas por período, mas em que parte das partidas não tem horário pré-determinado, sendo os veículos despachados em função da demanda;

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 os **ANEXOS IC, IF e IV** do EDITAL e com as normas técnicas e operacionais adicionais que estiverem definidas no CONTRATO DE CONCESSÃO, cuja minuta-modelo consta no **ANEXO VII**, assim como com a legislação municipal de transporte coletivo, constante no **item 10 deste ANEXO I**.

**2.2.7.** Na prestação do Serviço Regular e do Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa, os USUÁRIOS pagarão 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 do 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 ID** e/ou como a SEMOB eventualmente vier a determinar posteriormente;
- c) A adesão à política de uso e proteção de dados pessoais que vier a ser aprovado pelo CONCEDENTE, conforme a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei Federal nº. 13.709, de 14 de agosto de 2018) e seus respectivos Decretos complementares;
- d) 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 n.º 18.551/2020.
- e) 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 n.º 18.551/2020;
- f) A aquisição de frota como especificada no **ANEXO IC** 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;
- g) 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 IC** 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 VII**.

**2.3.** O serviço objeto da CONCESSÃO será operado em 2 (dois) lotes de serviço, na forma do **ANEXO IB**, vinculados à 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.** Os licitantes poderão apresentar propostas para todos os lotes de serviço, declarando a sua opção pelo lote de preferência na proposta, conforme modelo estabelecido no **ANEXO IV-A**.

**2.3.3.** O objeto da **CONCESSÃO** de um determinado lote não será adjudicado ao licitante que, diretamente ou por controladora, controlada, coligada, ou por meio de sociedades pertencentes ao mesmo grupo empresarial tenha sido, nas condições do EDITAL, vencedor 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 IB**).

**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 IB** 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 ID**.

**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, assim como as particularidades dos tipos de serviço descritos neste **ANEXO I**, 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. 18551/2020 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 por si só causa para a Revisão Extraordinária do **CONTRATO DE CONCESSÃO**.

**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 operação dos serviços objeto da CONCESSÃO.

**2.4.1.** A modelagem econômico-financeira descrita no **ANEXO IF** 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 adicionais ou custos operacionais adicionais aos indicados no **ANEXO IF**.

**2.4.2.** O prazo máximo para início da operação dos serviços é de 150 (cento e cinquenta) 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 a frota para vistoria pela SEMOB.

a) No decorrer do período entre a assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO e o vencimento do prazo para a apresentação 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 se realize.

**2.5.** CONCESSIONÁRIA deverá manter instalações de garagem apropriadas para a conservação da frota e para servir de apoio à operação, que poderão estar localizadas em qualquer endereço conveniente para a boa prestação dos serviços por parte da CONCESSIONÁRIA, inclusive fora do Município de São José dos Campos, não cabendo ao CONCEDENTE especificar qualquer característica mínima para as instalações de garagem que a CONCESSIONÁRIA entender como convenientes.

### **3 - REMUNERAÇÃO E DA TARIFA PÚBLICA**

**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 Concorrentes 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\$ 5,24 (cinco reais e vinte e quatro centavos), fixada conforme a modelagem econômico-financeira constante no **ANEXO IF**;

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\$ 4,94 (quatro reais e noventa e quatro centavos), fixada conforme a modelagem econômico-financeira constante no **ANEXO IF**.

**3.1.2.** A remuneração final cabível às CONCESSIONÁRIAS poderá variar conforme a verificação do Índice de Confiabilidade detalhado no **ANEXO IE** 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 o Índice de Confiabilidade detalhado no **ANEXO IE**, pode gerar Bônus ou Dedução na aplicação da Tarifa Técnica de Remuneração, a ser liquidados conforme as regras de compensação para o fluxo de remuneração das CONCESSIONÁRIAS.

a) As CONCESSIONÁRIAS receberão Bônus ou Deduções por seu próprio desempenho no Índice de Confiabilidade e os impactos causados pelo desempenho inesperado ou inadequado dos serviços e/ou equipamentos de tecnologia utilizados para obter o Índice de Confiabilidade, ou por outros motivos que não forem atribuíveis às CONCESSIONÁRIAS não lhes causarão aumento ou dedução na remuneração, e nem qualquer prejuízo.

**3.1.4.** A liquidação de eventuais Bônus gerados às CONCESSIONÁRIAS por conta do seu enquadramento no Limite de Tolerância previsto no **ANEXO IE** dependerá da existência de fundos suficientes gerados pelas Deduções e 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, sendo alcançado esse limite, será necessário repartir o total de recursos disponíveis entre as linhas em função de seu valor a receber.

**3.1.5.** O Índice de Confiabilidade detalhado no **ANEXO IE** será objeto de Notificação às CONCESSIONÁRIAS durante os 12 (doze) primeiros meses de operação e somente incidirá sobre a remuneração das CONCESSIONÁRIAS, gerando Bônus ou Deduções, assim como multas, a partir do 13º (décimo terceiro) mês de operação, ou após realizado o Ajuste da Rede de Transporte Inicial.

**3.2.** Às CONCESSIONÁRIAS caberá a remuneração pela Tarifa Técnica de Remuneração por Passageiro Equivalente, como consta no **ANEXO IF**.

**3.2.1.** As gratuidades e descontos tarifários em vigor para o Sistema de Transporte Público de São José dos Campos são os relacionados nos **ANEXOS I, item 10, e IV, assim como as integrações tarifárias são as relacionadas nos ANEXOS I e IV.**

**3.2.2.** 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.

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

**3.3.1.** 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.

**3.3.2.** 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.

**3.3.3.** Por se tratar de Receita Alternativa do serviço de transporte público possibilitada às CONCESSIONÁRIAS, a operação do Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica será opcional para as CONCESSIONÁRIAS.

**3.4.** 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 n.º 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.

**3.4.2.** Quaisquer fontes de Receita Alternativa terão parcela revertida para o CONCEDENTE em prol da modicidade tarifária, conforme estiver estabelecido na legislação municipal, especialmente no Decreto n.º 18.551/2020.

a) A parcela a ser revertida para o CONCEDENTE por conta da exploração de Receitas Alternativas pela Concessionária será fixada conforme os parâmetros estabelecidos no **ANEXO IF**.

**3.5.** Considerar-se-á desclassificada a Proposta de Preço que, para sua viabilização necessite de vantagens ou subsídios que não estejam previamente autorizados em lei e à disposição de todas as Concorrentes.

**3.6.** A Tarifa Pública a ser cobrada dos USUÁRIOS não guarda relação direta com a Tarifa Técnica de Remuneração por força deste EDITAL e é fixada pelo CONCEDENTE, nos termos da legislação municipal, podendo 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; e

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

**3.7.** A Tarifa Técnica de Remuneração será objeto de Reajuste Anual, Revisão Ordinária e Revisão Extraordinária, conforme cabível, nos termos deste EDITAL, do CONTRATO DE CONCESSÃO e da legislação municipal, visando manter reais os valores aplicáveis ao CONTRATO DE CONCESSÃO, assim como manter o equilíbrio econômico-financeiro da Concessão constante.

**3.8.** 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 IA**.

a) A implantação e disponibilização de Meios de Pagamento para produtos tarifários de transporte público de forma dissociada dos CONTRATOS DE CONCESSÃO objeto desta Licitação não gerará custos ou encargos adicionais às CONCESSIONÁRIAS, não sendo a estas cabível nenhum investimento para implantação ou disponibilização ou pagamento pelo uso do serviço de terceiros a ser contratado diretamente pelo CONCEDENTE para viabilizar para os USUÁRIOS os Meios de Pagamento.

**3.8.1.** 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 IA**.

a) A implantação, manutenção e operação de sistema de liquidação e compensação financeira, ao qual as CONCESSIONÁRIAS deverão obrigatoriamente aderir para receber sua remuneração, não gerará custos ou encargos adicionais às CONCESSIONÁRIAS, não sendo a estas cabível nenhum investimento para implantação ou disponibilização ou pagamento pelo uso do serviço de terceiros a ser contratado diretamente pelo CONCEDENTE para viabilizar a liquidação e compensação de valores relativa aos pagamentos pelo uso do transporte público e ao repasse da remuneração devida às CONCESSIONÁRIAS.

**3.8.2.** O desempenho inesperado ou inadequado dos serviços e/ou equipamentos responsáveis pelos pagamentos e compensações financeiras do serviço de transporte público não atribuível às CONCESSIONÁRIAS não lhe causará prejuízo.

## 4 - REAJUSTE ANUAL E REVISÃO DO CONTRATO

**4.1.** As CONCESSIONÁRIAS farão jus ao Reajuste Anual da Tarifa Técnica de Remuneração, nos termos deste EDITAL, do Contrato e da legislação federal e municipal aplicável.

**4.1.1.** O Reajuste Anual será fundamentado em estudo técnico que considerará a multiplicação da Tarifa Técnica de Remuneração pelo Fator de Reajuste  $R$ , obtido através da seguinte expressão paramétrica:

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

Onde:

- $w$ : é a variação percentual acumulada referente aos salários nos últimos 12 (doze) meses anteriores ao Reajuste Anual. Será utilizado o índice acumulado do INPC (Índice Nacional de Preços ao Consumidor - IBGE) da data base de referência para o primeiro Reajuste Anual, ou da data do último Reajuste Anual, se for o caso, até a data de Reajuste Anual.
- $c$ : é a variação percentual acumulada dos preços dos combustíveis nos últimos 12 (doze) meses anteriores ao Reajuste Anual. 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 à data base de referência para o primeiro Reajuste Anual ou ao mês anterior ao último Reajuste Anual, conforme o caso, e o preço correspondente ao mês anterior do Reajuste Anual.

- $P$ : é a variação do índice acumulado da inflação nos últimos 12 (doze) meses. Será utilizado o IPC - FIPE. Esse índice é divulgado em publicação mensal realizada pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas da Universidade de São Paulo - FIPE. Será utilizada a variação do índice da data base de referência para o primeiro Reajuste Anual, ou da data do último Reajuste Anual, se for o caso, até a data de Reajuste Anual.

- $x_w$ : porcentagem dos custos operacionais no que diz respeito aos gastos com salários, conforme consta no Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA.

- $x_c$ : porcentagem dos custos operacionais no que diz respeito aos gastos com combustível, conforme consta no Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA.

- $x_p$ : porcentagem dos custos operacionais no que diz respeito ao que não é nem salário e nem combustível, conforme consta no Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA.

- $R_t$ : é o Fator de Reajuste Anual vigente no ano  $t$ .

**4.1.2.** O Fator de Reajuste  $R$  será específico para cada lote. Abaixo fatores de reajuste calculados de acordo com o Fluxo de Caixa de Referência. Tais valores devem ser recalculados de acordo com o Fluxo de Caixa do Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA de cada um dos lotes:

$$R_1 = [0,40w + 0,30c + 0,30p] X 100$$
$$R_2 = [0,42w + 0,28c + 0,30p] X 100$$

Onde:

- $R_1R_1$  refere-se ao lote 1;
- $R_2R_2$  refere-se ao lote 2.

**4.1.3.** A data de referência inicial para o primeiro Reajuste Anual é de 12 meses a contar da PROPOSTA apresentada na **CONCORRÊNCIA PÚBLICA INTERNACIONAL Nº 03/SGAF/2021**, cujos estudos econômico-financeiros que a embasaram possuem o mês de janeiro/2021 como data base. O primeiro Reajuste Anual ocorrerá 12 (doze) meses após a data da PROPOSTA se outro fato anterior não ensejar Reajuste na Tarifa Técnica. Os Reajustes Anuais subsequentes ocorrerão 12 (doze) meses após o último reajuste, que pode se dar no âmbito das Revisões Ordinárias ou Extraordinárias.

**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 deste ANEXO I**, o que deve ser aprovado pela SEMOB e implementado pelas CONCESSIONÁRIAS até o 14<sup>o</sup> (décimo quarto) mês de execução da CONCESSÃO.

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

- a) A segunda Revisão Ordinária terá início após 4 (quatro) anos da Data de Assunção do objeto do CONTRATO DE CONCESSÃO;
- b) A terceira Revisão Ordinária terá início após 7 (sete) anos da Data de Assunção do objeto do CONTRATO DE CONCESSÃO;
- c) A quarta Revisão Ordinária terá início no 10<sup>o</sup> ano após a da Data de Assunção do objeto do CONTRATO DE CONCESSÃO.

**4.2.3.** A Revisão Ordinária será realizada baseando-se nas práticas contábeis aceitas para a metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, e tem por objetivo:

- a) 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 Remuneração;
- b) Promover o equilíbrio econômico-financeiro da CONCESSÃO por outros meios que não a correção da Tarifa Técnica de Remuneração, de acordo com as premissas econômicas fixadas nos Anexos do EDITAL e refletidas no CONTRATO DE CONCESSÃO.
- c) Alterar os pesos correspondentes aos elementos da expressão paramétrica que correspondem às porcentagens  $x_w$ ,  $x_c$ ,  $x_p$ , definidas no **item 4.1.1 deste Anexo**, 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 IF** 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) 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;
- b) 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;

c) 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;

d) A alteração da forma de cobrança do INSS sobre a Folha de Pagamento conforme considerado no Plano de Negócios, observando as disposições da Lei n.º 12.546, de 14 de dezembro de 2011, com alterações da Lei Federal n.º 13.670, de 30 de maio de 2018, ou norma que vier a substituí-la ou alterá-la;

e) 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;

f) 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;

g) A não concretização da demanda projetada como base dos estudos técnicos e econômicos do EDITAL no início da operação dado o possível impacto da pandemia causada pela COVID-19 na demanda por serviços de transporte público, cabendo ao CONCEDENTE realizar os ajustes necessários na oferta do serviço e/ou na política tarifária de modo a preservar o equilíbrio econômico-financeiro da CONCESSÃO.

**4.3.2.** A Revisão Extraordinária prevista neste EDITAL é possível desde o momento da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO.

**4.3.3.** 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 deste Anexo**; e

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.

**4.4.** O processo de Revisão Extraordinária e Revisão Ordinária será realizado de forma a assegurar que seja mantido o Valor Presente Líquido do fluxo de caixa do projeto, empregando como taxa de desconto o Custo Médio Ponderado de Capital utilizado na formulação do Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA. A Taxa Interna de Retorno do

fluxo de caixa do Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA deve ser igual ao Custo Médio Ponderado de Capital proposto pela CONCESSIONÁRIA no seu Plano de Negócios. O procedimento de revisão assegurará que:

$$\sum_{i=j}^{10} \frac{FC_i^{atual}}{(1 + CMPC)^i} - \sum_{i=j}^{10} \frac{FC_i^{revisado}}{(1 + CMPC)^i} = 0$$

onde:

- (i) j é o ano contratual associado ao primeiro ano do período da revisão contratual em curso;
- (ii)  $FC_i^{atual}$  é o fluxo de caixa do ano i na planilha vigente no início do processo de revisão contratual;
- (iii)  $FC_i^{revisado}$  é o fluxo de caixa do ano i na planilha resultante do processo de revisão, após adotada a forma de recomposição escolhida pelo CONCEDENTE;
- (iv) CMPC é o Custo Médio Ponderado de Capital do Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA.

## 5 - BENS REVERSÍVEIS

**5.1.** O CONCEDENTE não prevê a existência de Bens Reversíveis no âmbito da CONCESSÃO delegada às CONCESSIONÁRIAS por intermédio do 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 e estabelecidos como reversíveis, os respectivos bens reversíveis serão descritos no termo aditivo a ser formalizado.

## 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.

## 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.

a) É vedada a subcontratação do objeto completo do CONTRATO DE CONCESSÃO, indicando-se, a título exemplificativo, que uma CONCESSIONÁRIA de transportes costuma subcontratar as seguintes atividades:

i. Gestão de frota, entendida como uma atividade inerente à prestação do serviço principal;

- ii. Segurança de garagem, entendida como uma atividade acessória à prestação do serviço principal;
- iii. Manutenção da frota, entendida como uma atividade acessória à prestação do serviço principal;
- iv. Limpeza de garagem e da frota, entendida como uma atividade acessória à prestação do serviço principal;
- v. Contabilidade, entendida como uma atividade complementar ao serviço principal;
- vi. Exploração de publicidade nos veículos de transporte, entendida como uma atividade alternativa em relação ao serviço principal.

**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 SUBCONCESSÃO, 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.

## **8- DA FORMA SOCIETÁRIA DAS CONCESSIONÁRIAS**

**8.1.** Se a CONCESSIONÁRIA vencedora do certame tiver concorrido em consórcio, deverá ser constituída como uma Sociedade de Propósito Específico na forma de sociedade por ações, de acordo com a Lei Federal nº. 6.404/1976, com a finalidade exclusiva de cumprir com o objeto da CONCESSÃO.

**8.2.** Se a CONCESSIONÁRIA vencedora do certame tiver concorrido como sociedade constituída no Brasil, deverá constituir uma Subsidiária Integral de Propósito Específico na forma de subsidiária integral, de acordo com a Lei Federal nº. 6.404/1976, com a finalidade exclusiva de cumprir com o objeto da CONCESSÃO.

**8.3.** Se a CONCESSIONÁRIA vencedora do certame tiver concorrido como empresa estrangeira ainda não instalada no Brasil, deverá obter autorização do Governo Federal e providenciar os arquivamentos pertinentes na Junta Comercial competente para instalação de uma filial em São José dos Campos com a finalidade exclusiva de cumprir o objeto da CONCESSÃO.

**8.3.1.** Se a CONCESSIONÁRIA vencedora do certame tiver concorrido como empresa estrangeira com autorização para instalação e funcionamento no Brasil, mas não tiver sociedade subsidiária constituída no Brasil, deverá providenciar a instalação de nova filial no Brasil, localizada em São José dos Campos, na forma da Instrução Normativa nº. 77, de 18 de março de 2020, do Departamento de Registro Empresarial e Integração, com o fim exclusivo de cumprir o objeto da CONCESSÃO.

**8.4.** A Sociedade de Propósito Específico e a Subsidiária Integral de Propósito Específico poderão, 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.

**8.5.** Caberá à CONCESSIONÁRIA, independentemente da sua forma societária, 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, o EDITAL e o CONTRATO DE CONCESSÃO.

**8.6.** A Sociedade de Propósito Específico, a Subsidiária Integral de Propósito Específico ou a filial de empresa estrangeira instalada no Brasil para executar o CONTRATO DE CONCESSÃO deverá ter sede e foro no Município de São José dos Campos.

**8.7.** A Sociedade de Propósito Específico, a Subsidiária Integral de Propósito Específico ou a filial de empresa estrangeira instalada no Brasil para executar o CONTRATO DE CONCESSÃO 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 nos Pronunciamentos do Comitê de Pronunciamentos Contábeis.

**8.8.** No instrumento de constituição da Sociedade de Propósito Específico, da Subsidiária Integral de Propósito Específico, ou no ato de deliberação sobre a instalação da filial de empresa estrangeira no Brasil, deverá constar expressa previsão de delegação do poder decisório da CONCESSIONÁRIA ao interventor indicado pelo CONCEDENTE, no caso de intervenção.

**8.9.** A Sociedade de Propósito Específico ou a Subsidiária Integral de Propósito Específico deverá ser constituída como descrita na Promessa de Constituição de Sociedade de Propósito Específico, na Promessa de Constituição de Subsidiária Integral de Propósito Específico, e/ou no Compromisso de Participação Consorcial, conforme o caso, como consta no EDITAL.

**8.10.** A empresa estrangeira que vier a ter a CONCESSÃO para si outorgada deverá solicitar a instalação de filial no Brasil conforme a Promessa de Solicitação de Autorização para Funcionamento e Instalação no Brasil ou a Promessa de Instalação de Filial em São José dos Campos, apresentada em cumprimento aos ditames deste EDITAL, conforme o caso.

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

**8.12.** 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 da CONCESSÃO, desde que não comprometa a sua continuidade e a adequada prestação dos serviços, o que deverá ser devidamente comprovado perante o CONCEDENTE.

**8.13.** 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.

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

## **9 - VALOR ESTIMADO DO CONTRATO DE CONCESSÃO**

**9.1.** Os valores estimados do CONTRATO DE CONCESSÃO, relativos ao prazo total da CONCESSÃO, por Lote de Serviço, são:

**9.1.1. Lote n.º 1:** R\$ 993.359.672,00 (novecentos e noventa e três milhões, trezentos e cinquenta e nove mil, seiscentos e setenta e dois reais e zero centavos);

**9.1.2. Lote n.º 2:** R\$ 861.061.437,00 (oitocentos e sessenta e um milhões, sessenta e um mil, quatrocentos e trinta e sete reais e zero centavos).

**9.2.** Os valores estimados para os investimentos a serem realizados pelas CONCESSIONÁRIAS no prazo total do CONTRATO DE CONCESSÃO nos Planos de Negócios por elas apresentados serão os valores de base para fins de apuração do valor a ser prestado como Garantia de Execução.

**9.2.1.** Nos estudos econômicos que basearam a presente Licitação, os valores estimados para os investimentos a serem realizados pelas CONCESSIONÁRIAS no prazo total do CONTRATO DE CONCESSÃO por Lote de Serviço, são:

**9.2.1. Lote n.º 1:** R\$ 154.708.804 (cento e cinquenta e quatro milhões, setecentos e oito mil, oitocentos e quatro reais e zero centavos);

**9.2.2. Lote n.º 2:** R\$ 124.981.835 (cento e vinte e quatro milhões, novecentos e oitenta e um mil, oitocentos e trinta e cinco reais e zero centavos).

**9.3.** Os valores estimados para os investimentos a serem realizados pelas CONCESSIONÁRIAS nos primeiros 12 (doze) meses do CONTRATO DE CONCESSÃO, para fins de apuração da Qualificação Econômico-Financeira das Licitantes, por Lote de Serviço, são:

**9.3.1. Lote n.º 1:** R\$ 123.258.389,00 (cento e vinte e três milhões, duzentos e cinquenta e oito mil, trezentos e oitenta e nove reais e zero centavos);

**9.3.2. Lote n.º 2:** R\$ 105.912.266,00 (cento e cinco milhões, novecentos e doze mil, duzentos e sessenta e seis reais e zero centavos).

**9.4.** O ANEXO IF apresenta o orçamento estimado mensal de custeio dos serviços de transporte nas condições operacionais vigentes.

## **10 – LEGISLAÇÃO DE REFERÊNCIA**

O 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 nº. 12.546, de 14 de dezembro de 2011  
Lei Federal nº. 12.529, de 30 de novembro de 2011  
Lei 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. 8.923, 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 Municipal nº 10.010/2019, de 30 de setembro 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. 18.551 de 18 de junho de 2020  
Decreto Municipal nº. 18.743 de 12 de fevereiro de 2021



## **ANEXO IA**

### **CONTEXTUALIZAÇÃO GERAL E INFORMAÇÕES SOBRE O SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO ATUAL**

Este **ANEXO IA** tem diferentes finalidades de contextualização sobre a mobilidade urbana em São José dos Campos. Nesse sentido, o Anexo trata da modelagem, da conveniência da concessão, da audiência e consulta pública. Indica informações básicas sobre o serviço de transporte público coletivo em São José dos Campos como ofertado ao público nos últimos doze anos. Após, apresenta informações prévias sobre medidas cuja viabilização se encontra em curso no Município para possibilitar, em prestações de serviços apartadas 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, por último, a integração dos diferentes serviços de transporte presentes em São José dos Campos. Por fim, o Anexo indica a política de sustentabilidade relacionada a emissões em desenvolvimento no Município.

### **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 119138/2018.

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. 2625.

### **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**:

EVENTO	DATA	HORÁRIO	LOCAL	PARTICIPANTES PRESENCIAIS	PARTICIPANTES ONLINE
Audiência Pública - alteração da Lei	03/05/2019	19h00 às 22h00	CEFE	158	
Oficina de Participação - SEMOB	03/05/2019	9h00 às 12h00	Centro da Juventude	65	
Oficina de Participação Leste	08/05/2019	18h30 às 22h00	Casa do Idoso Leste	102	
Oficina de Participação Centro	15/05/2019	18h30 às 22h00	Casa do Idoso Centro	68	
Oficina de Participação Sudeste	16/05/2019	18h30 às 22h00	Fundhas Putim	64	
Oficina de Participação Norte	22/05/2019	18h30 às 22h00	Casa do Idoso Norte	35	
Oficina de Participação Sul	23/05/2019	18h30 às 22h00	Casa do Idoso Sul	57	
Oficina de Participação Oeste	29/05/2019	18h30 às 22h00	Escola Monteiro Lobato	35	
Oficina de Participação São Francisco Xavier	01/06/2019	8h30 às 12h00	Paróquia São Francisco Xavier	35	
Audiência Pública - alteração da Lei autorizativa	14/01/2020	18h00 às 19h30	Centro da Juventude	57	
Reunião Pública Leste	18/05/2020	15h00 às 17h00	Casa do Idoso Leste	3	16200
Reunião Pública Leste	18/05/2020	18h00 às 20h00	Casa do Idoso Leste	9	
Reunião Pública Centro	19/05/2020	15h00 às 17h00	Casa do Idoso Centro	5	13500
Reunião Pública Centro	19/05/2020	18h00 às 20h00	Casa do Idoso Centro	10	
Reunião Pública Sudeste	20/05/2020	15h00 às 17h00	Fundhas Putim	2	9000
Reunião Pública Sudeste	20/05/2020	18h00 às 20h00	Fundhas Putim	10	
Reunião Pública Sul	21/05/2020	15h00 às 17h00	Casa do Idoso Sul	7	14900
Reunião Pública Sul	21/05/2020	18h00 às 20h00	Casa do Idoso Sul	4	
Reunião Pública Norte	22/05/2020	15h00 às 17h00	Região Norte/ SFX - virtual		3500
Reunião Pública Norte	22/05/2020	18h00 às 20h00	Região Norte / SFX		
			<b>TOTAL</b>	<b>726</b>	<b>57100</b>

## 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 km<sup>2</sup> 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.

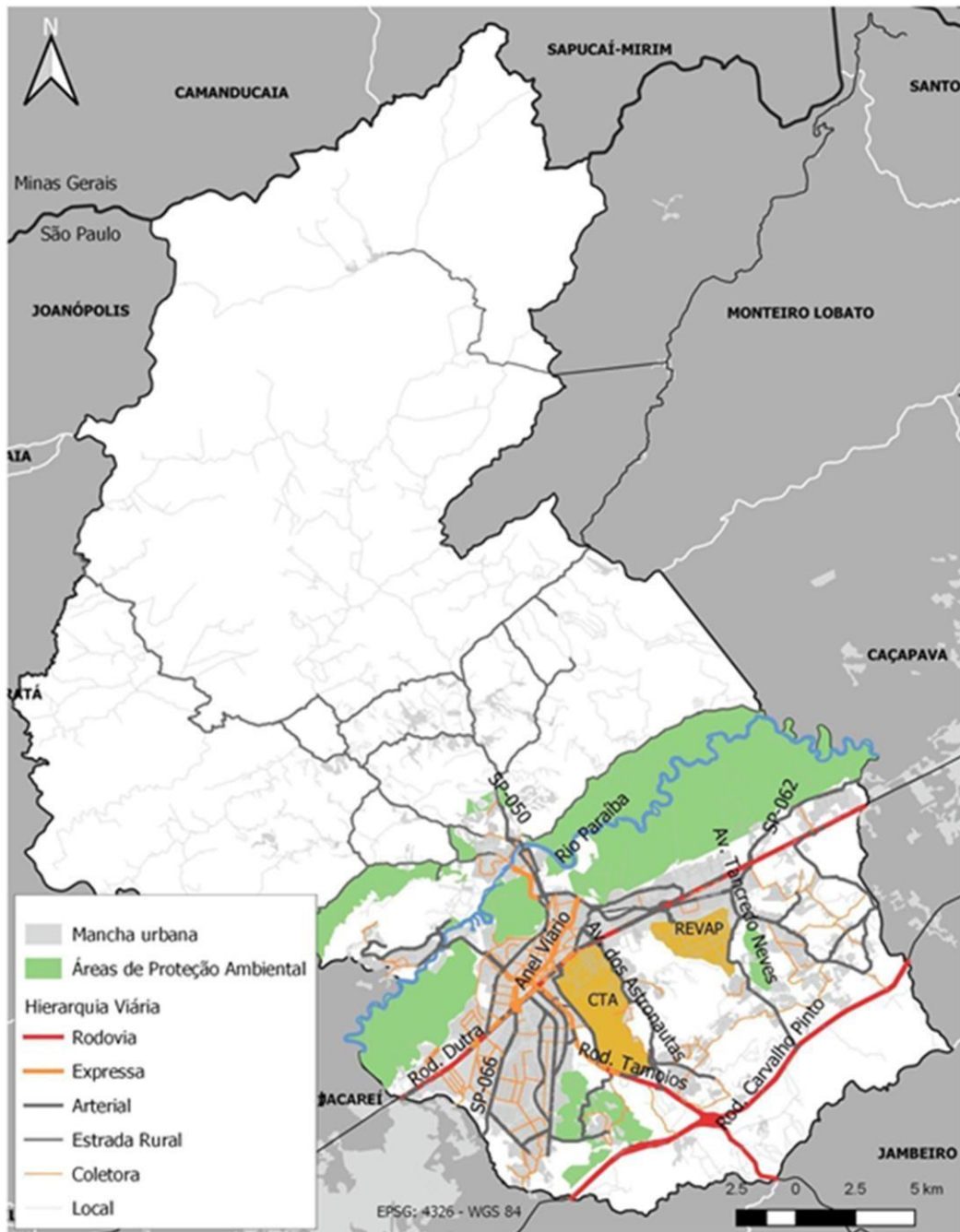


Figura 1.1: Hierarquia do viário de São José dos Campos. Elaboração própria.

### 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 101 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.



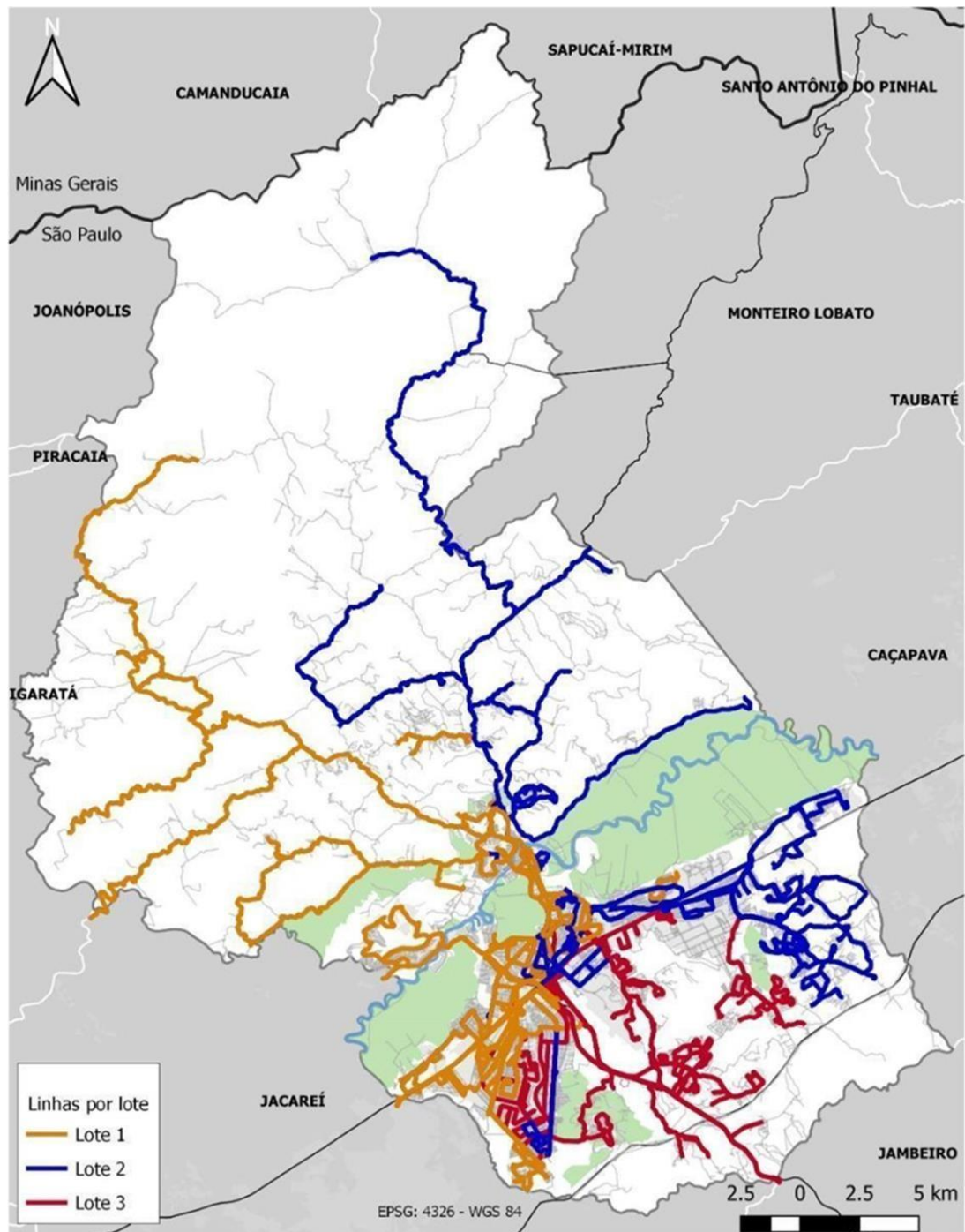


Figura 1.2: Rotas do transporte público coletivo, separadas por lote anterior.  
Elaboração própria.

Conforme apresentado no Anexo IB, 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 1B.

## **2 O novo transporte público de São José dos Campos**

Já foi demonstrado na primeira seção deste Anexo IA, 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 n.º 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 n.º 17.462/2017: regula os serviços de transporte individual privado remunerado de passageiros e de compartilhamento de veículos sem condutor vinculado
- c) Decreto Municipal n.º 17.963/2018: regula os sistemas de bicicletas e patinetes compartilhados;
- d) Lei Municipal n.º 8923/2013: regula o serviço de transporte escolar privado;
- e) Lei Municipal n.º 3.992/1991: regula o serviço de transporte coletivo de passageiros pelo sistema de fretamento;
- f) Lei Municipal n.º 9647/2017: regula o serviço de transporte público individual por táxi;
- g) Lei Complementar Municipal n.º 624/2019: regula o estacionamento rotativo em São José dos Campos.
- h) Lei Complementar Municipal n.º 629/2020: dispõe sobre as normas gerais do serviço de transporte público coletivo no município de São José dos Campos, autoriza sua delegação por concessão ou permissão e dá outras providências.

Salienta-se que a implantação das plataformas que compõem o projeto do novo transporte público de São José dos Campos é responsabilidade do Poder Concedente e não implicará em qualquer custo para as CONCESSIONÁRIAS de transporte público.

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

Este tópico final do Anexo IA 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 513 veículos de transporte coletivo, dentre os quais há 12 veículos tipo articulado, 366 veículos tipo padron, 89 veículos tipo mini-ônibus/midi-ônibus e 46 veículos tipo van/micro-ônibus. 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 já foi objeto de dois certames públicos no Município, referentes ao trecho Sul da Linha Verde, 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 n.º 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, foi formalizada através do contrato nº 220/2020. Assim, o CAPEX destes veículos será de responsabilidade do CONCEDENTE cabendo à CONCESSIONÁRIA do Lote 1 os custos de operação, incluindo manutenção do material rodante e energia, quando o trecho Sul da Linha Verde estiver pronto para operação. A Prefeitura caberá também a instalação e manutenção das estações relativas ao trecho Sul da Linha Verde. Mais detalhes podem ser obtidos em <https://www.sjc.sp.gov.br/servicos/gestao-administrativa-e-financas/linha-verde/>.

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 n.º 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 (CO<sub>2</sub>), os óxidos de nitrogênio (NO<sub>x</sub>) 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 <sub>2</sub>	1.349,15 toneladas
Emissões de NO <sub>x</sub>	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 IB**

### **INFORMAÇÕES SOBRE REDE PROPOSTA PARA O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS**

A finalidade deste **ANEXO IB** 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. Para isso, o Anexo descreve 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 101 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. Com essa divisão, tem-se que o lote 1 abrigará o trecho sul do projeto Linha Verde quando as obras e aquisição de material rodante indicados no Anexo I.a estiverem finalizados pelo **CONCEDENTE**. Além disso, o lote de linhas novas é definido como sendo aquele em que maior parte da quilometragem da linha é percorrida. 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 2.1 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		112 <sup>1</sup>	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 responsabilidade 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 operam 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 2.1 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

<sup>1</sup> Total de linhas difere da soma dos valores da coluna porque há linhas com mais de um tipo de veículo

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.

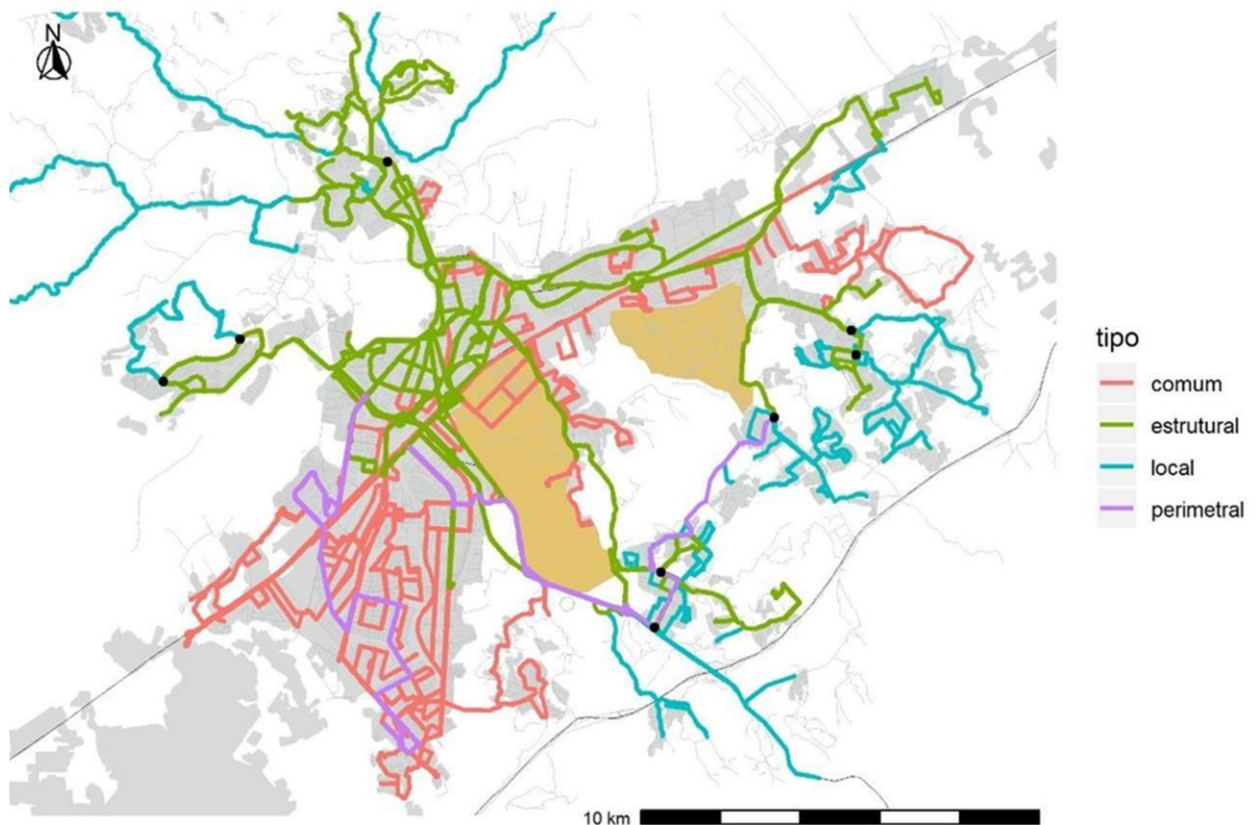


Figura 2.1. Cobertura geográfica das Linhas por tipo

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 2.2 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 2.2 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 2.2, 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 Tabela 2.2 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.

Lot e	Lin ha	Função	Classifica ção	Flexibilida de	Extens ão	Veículo	Fro ta	Partid as diárias	Km diári a	Horas de operaç ão	Interv alo pico (min)	Interv alo fora pico
-------	--------	--------	----------------	----------------	-----------	---------	--------	-------------------	------------	--------------------	-----------------------	----------------------

													(min)
1	101	Local	Sob demanda de tarifa fixa	Rota flexível, partidas fixas	37	Mini/mid i	3	19	1393	20	60	65	
1	102	Local	Sob demanda de tarifa fixa	Rota flexível, partidas fixas	22	Mini/mid i	3	28	1190	19	30	50	
1	103	Estrutural	Regular	N/A	32	Mini/mid i	6	30	1915	19	28	46	
1	104	Local	Sob demanda de tarifa fixa	Rota flexível, partidas fixas	16	Van/micro	2	14	440	18	60	92	
1	105	Estrutural	Regular	N/A	18	Mini/mid i	8	62	2220	19	13	22	
1	107	Estrutural	Regular	N/A	13	Padron	8	83	2073	20	10	18	
1	108	Estrutural	Regular	N/A	14	Mini/mid i	8	69	1985	20	12	22	
1	111	Comum	Regular	N/A	11	Padron	2	15	323	19	60	87	
1	115	Estrutural	Regular	N/A	10	Padron	8	83	1701	19	10	17	
1	116	Local	Sob demanda de tarifa fixa	Rota flexível, partidas fixas	19	Mini/mid i	4	46	1753	19	18	30	
1	117	Comum	Regular	N/A	17	Padron	2	17	572	18	60	65	
1	118	Local	Sob demanda de tarifa fixa	Rota flexível, partidas fixas	12	Van/micro	3	32	785	16	26	33	
1	119	Comum	Regular	N/A	16	Padron	5	42	1381	20	28	29	
1	121	Estrutural	Regular	N/A	10	Padron	6	52	1094	18	12	31	
1	122	Estrutural	Regular	N/A	16	Mini/mid i	6	41	1300	20	20	36	

1	124	Estrutural	Regular	N/A	18	Mini/mid i	7	60	2099	19	14	23
1	128	Estrutural	Regular	N/A	12	Padron	6	52	1222	18	13	29
1	130	Local	Sob demanda de tarifa fixa	Rota flexível, partidas fixas	44	Mini/mid i	2	9	808	19	90	150
1	133	Comum	Regular	N/A	4	Padron	1	34	251	18	28	35
1	134	Estrutural	Regular	N/A	6	Padron	4	97	1246	20	12	12
1	135	Comum	Regular	N/A	20	Padron	2	17	651	19	60	74
1	140	Estrutural	Regular	N/A	9	Mini/mid i	3	30	559	16	28	36
1	141	Local	Sob demanda de tarifa fixa	Rota flexível, partidas fixas	22	Van/micro	5	27	1190	15	20	60
1	142	Comum	Regular	N/A	15	Padron	4	40	1229	18	26	28
1	150	Noturna	Regular	N/A	27	Mini/mid i	0	5	134	4	0	48
1	160	Local	Regular	N/A	8	Padron	1	25	393	17	20	94
1	230	Comum	Regular	N/A	29	Padron	4	21	1196	20	60	58
1	231	Estrutural	Regular	N/A	19	Mini/mid i	9	55	2063	19	15	25
1	300	Comum	Regular	N/A	20	Padron	2	15	586	19	60	92
1	303	Comum	Regular	N/A	20	Padron	6	44	1751	19	24	27
1	304	Comum	Regular	N/A	14	Padron	11	89	2411	18	10	14
1	304	Comum	Regular	N/A	14	Articulado	6	49	1315	18	18	26
1	306	Comum	Regular	N/A	15	Padron	2	20	588	19	45	65

1	307	Comum	Regular	N/A	14	Padron	7	67	1833	19	14	19
1	308	Comum	Regular	N/A	16	Padron	9	78	2550	19	13	16
1	309	Comum	Regular	N/A	18	Padron	3	19	662	18	51	63
1	310	Comum	Regular	N/A	22	Padron	5	25	1110	19	33	56
1	311	Comum	Regular	N/A	16	Padron	8	44	1416	19	13	49
1	313	Comum	Regular	N/A	7	Padron	5	73	1085	19	11	20
1	314	Comum	Regular	N/A	21	Padron	7	50	2056	19	19	25
1	315	Comum	Regular	N/A	19	Padron	11	74	2760	19	11	19
1	316	Comum	Regular	N/A	18	Padron	3	20	738	20	45	70
1	317	Comum	Regular	N/A	18	Padron	10	84	3040	19	12	15
1	318	Comum	Regular	N/A	17	Padron	4	31	1026	19	36	37
1	319	Comum	Regular	N/A	21	Padron	5	29	1235	19	33	43
1	320	Comum	Regular	N/A	20	Padron	6	53	2158	19	21	22
1	323	Comum	Regular	N/A	22	Padron	4	39	1690	20	33	31
1	325	Comum	Regular	N/A	10	Padron	2	24	473	20	48	51
1	327	Comum	Regular	N/A	12	Padron	3	26	637	18	33	48
1	330	Comum	Regular	N/A	14	Padron	7	48	1372	19	17	29
1	331	Comum	Regular	N/A	17	Padron	7	55	1835	19	16	24
1	350	Noturna	Regular	N/A	29	Mini/mid i	0	5	147	4	0	48

1	503	Estrutural	Regular	N/A	8	Padron	3	41	653	20	20	36
1	504	Estrutural	Regular	N/A	15	Padron	5	41	1207	20	20	36
1	512	Comum	Regular	N/A	6	Mini/mid i	1	14	177	20	60	108
1	515	Perimetral	Sob demanda de tarifa fixa	Partidas flexiveis, rotas fixas	17	Mini/mid i	7	55	1825	20	15	27
2	200	Comum	Sob demanda de tarifa fixa	Rota e partidas flexiveis	19	Padron	7	41	1574	19	20	33
2	201	Local	Regular	N/A	5	Mini/mid i	3	92	902	20	9	16
2	202	Local	Regular	N/A	4	Mini/mid i	2	69	564	20	12	22
2	204	Estrutural	Regular	N/A	18	Padron	14	83	3018	19	10	17
2	205	Estrutural	Regular	N/A	20	Padron	12	86	3394	20	11	16
2	206	Comum	Regular	N/A	16	Padron	5	39	1233	20	24	36
2	208	Comum	Regular	N/A	15	Padron	1	10	306	20	120	120
2	209	Comum	Regular	N/A	13	Padron	5	60	1550	20	19	21
2	210	Comum	Regular	N/A	3	Padron	1	18	114	19	45	78
2	211	Comum	Regular	N/A	19	Padron	4	23	864	18	40	51
2	212	Estrutural	Regular	N/A	19	Padron	6	41	1543	19	20	33
2	214	Comum	Regular	N/A	12	Padron	6	50	1194	18	15	28
2	215	Comum	Regular	N/A	19	Padron	4	22	853	19	36	65
2	216	Estrutural	Regular	N/A	17	Padron	3	18	607	19	45	75



2	219	Estrutural	Regular	N/A	14	Padron	5	41	1145	19	20	33
2	222	Estrutural	Regular	N/A	27	Padron	6	27	1419	19	33	50
2	225	Estrutural	Regular	N/A	20	Padron	2	4	157	10	90	0
2	229	Comum	Regular	N/A	10	Padron	3	30	584	20	28	50
2	237	Estrutural	Regular	N/A	21	Padron	7	37	1530	19	22	37
2	237	Estrutural	Regular	N/A	21	Articulado	6	32	1311	19	26	43
2	240	Estrutural	Regular	N/A	25	Padron	15	69	3503	20	12	22
2	242	Local	Regular	N/A	5	Van/micro	3	83	823	20	10	18
2	243	Comum	Regular	N/A	23	Padron	5	29	1322	19	34	42
2	244	Comum	Regular	N/A	21	Padron	13	71	2952	20	12	21
2	246	Local	Regular	N/A	4	Van/micro	2	55	431	20	15	27
2	250	Noturna	Regular	N/A	28	Mini/midi	0	5	140	4	0	48
2	251	Noturna	Regular	N/A	25	Mini/midi	0	6	147	5	0	50
2	252	Noturna	Regular	N/A	19	Mini/midi	0	5	96	4	0	48
2	302	Estrutural	Regular	N/A	21	Padron	6	41	1753	20	20	36
2	305	Estrutural	Regular	N/A	15	Padron	5	41	1253	20	20	36
2	322	Local	Regular	N/A	9	Van/micro	2	18	333	18	45	69
2	333	Estrutural	Regular	N/A	19	Padron	6	41	1537	20	20	36
2	340	Estrutural	Regular	N/A	20	Padron	2	14	541	20	60	108

2	341	Estrutural	Regular	N/A	17	Padron	16	117	4061	20	7	13
2	342	Local	Regular	N/A	4	Mini/mid i	3	83	745	21	10	19
2	343	Local	Regular	N/A	4	Mini/mid i	2	74	548	20	11	20
2	344	Local	Regular	N/A	3	Van/mic ro	2	69	385	19	12	20
2	345	Local	Regular	N/A	3	Van/mic ro	2	69	475	19	12	20
2	347	Comum	Regular	N/A	9	Padron	1	6	109	10	90	120
2	349	Local	Regular	N/A	3	Mini/mid i	2	74	476	20	11	20
2	450	Noturna	Regular	N/A	24	Mini/mid i	0	6	142	4	0	40
2	500	Perimetral	Sob demanda de tarifa fixa	Partidas flexiveis, rotas fixas	6	Mini/mid i	3	55	692	20	15	27
2	501	Local	Regular	N/A	2	Van/mic ro	1	44	155	19	19	31
2	502	Local	Regular	N/A	3	Van/mic ro	0 <sup>2</sup>	14	97	19	60	100
2	505	Local	Regular	N/A	3	Van/mic ro	2	69	449	20	12	22
2	506	Estrutural	Regular	N/A	17	Padron	13	83	2875	20	10	18
2	509	Local	Regular	N/A	6	Van/mic ro	4	83	1019	20	10	18
2	510	Perimetral	Sob demanda de tarifa fixa	Partidas flexiveis, rotas fixas	11	Mini/mid i	4	55	1250	19	15	25
2	511	Local	Regular	N/A	10	Van/mic ro	1	14	286	19	60	100
2	513	Estrutural	Regular	N/A	15	Padron	5	41	1221	19	20	33

<sup>2</sup> frota compartilhada entre linhas 501 e 502.

2	514	Especial	Regular	N/A	14	Van/micro	1	6	174	19	180	195
2	516	Comum	Regular	N/A	3	Mini/mid	1	28	152	20	30	54
2	517	Comum	Sob demanda de tarifa fixa	Rota e partidas flexíveis	9	Mini/mid	2	28	477	19	30	50
2	700	Local	Sob demanda de tarifa fixa	Rota e partidas flexíveis	7	Van/micro	3	41	603	19	20	33
2	712	Especial	Regular	N/A	20	Van/micro	2	11	436	20	75	135
2	719	Local	Regular	N/A	6	Van/micro	4	83	927	20	10	18
2	805	Local	Regular	N/A	6	Van/micro	5	106	1205	20	8	14
2	833	Local	Regular	N/A	3	Van/micro	2	74	508	19	11	19

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

Além dos dados apresentados na Tabela 2.2, para a conversão dos custos de dia útil para outros períodos de interesse, considerou-se para o número de partidas em sábados e domingos/feriados um fator de 54,2% e 39,6%, respectivamente, dada a menor demanda de viagens em relação a dias úteis. Esses fatores são equivalentes a considerar 300 dias úteis no ano ou 25 dias úteis no mês.

Dados mais detalhados para o sistema proposto e que serviram de base para o que já foi apresentado até aqui, estão disponibilizados:

- **ITINERÁRIO:** a sequência de vias percorridas por cada linha, em cada sentido está disponível no arquivo [https://www.sjc.sp.gov.br/media/122377/itinerario\\_referencia\\_edital\\_2021.pdf](https://www.sjc.sp.gov.br/media/122377/itinerario_referencia_edital_2021.pdf)
- **TRAÇADO:** o caminho percorrido por cada rota também está disponível em <https://www.sjc.sp.gov.br/media/123931/shapefiles.zip> (compatível com *Transcad*, *ArcGis*, *Qgis*, entre outros)
- **DEMANDA:** Dados de bilhetagem agregados por setor censitário estão disponíveis no arquivo [https://www.sjc.sp.gov.br/media/126567/org\\_dst\\_censuscsv.zip](https://www.sjc.sp.gov.br/media/126567/org_dst_censuscsv.zip) (arquivo de banco de dados)
- **TABELA HORÁRIA:** uma versão de referência dos horários de partida dos veículos, como número de viagens de todas as linhas por sentido, período e dia da semana (separados em dia útil, sábado e domingo) está disponível em [https://www.sjc.sp.gov.br/media/122385/tabela\\_horaria\\_referencia\\_edital\\_2021.pdf](https://www.sjc.sp.gov.br/media/122385/tabela_horaria_referencia_edital_2021.pdf).

## ANEXO IC

### 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 pelas CONCESSIONÁRIAS 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 IF**.

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 brasileira para fabricação de veículos urbanos para transporte coletivo de passageiros. Deve, ainda, observar-se que a totalidade da frota deve ser adaptada para atender adequadamente pessoas com deficiência e idosos, conforme o artigo 4o, inciso I, da Lei Complementar Municipal n.º 629/2020.

## **2 Especificação básica das vans e micro-ônibus**

Os veículos serão do tipo vans ou micro-ônibus, com capacidade mínima de 18 passageiros exclusivamente sentados, incluindo a 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.

#### **Ventilação e ar condicionado**

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

Os veículos deverão utilizar aparelhos de refrigeração de ar, cujo equipamento deverá seguir as normas previstas neste EDITAL.

#### **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.

### **Acessibilidade**

A totalidade de micro-ônibus e/ou vans da frota deve dispor de soluções de acesso a pessoas com deficiência ou que tenham mobilidade reduzida e necessitem de cadeira de rodas para deslocamento. O acesso ao veículo poderá ser através de rampa ou elevador, respeitadas as normas existentes.

### **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 estofados, e 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, inclusive para-brisa e vidro traseiro devem ser guarnecidas com vidros de segurança e apresentar transparência, conforme as normas estabelecidas neste EDITAL.

### **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.

### **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.

## **Validadores**

Os veículos deverão prever local para a instalação de validadores na entrada, de forma que o motorista possa visualizá-lo.

## **3 Especificação básica dos miniônibus/ midiônibus**

Os veículos serão do tipo miniônibus/ midiônibus, e acomodar, no mínimo, 21 passageiros sentados, com capacidade mínima 35 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).

#### **Ventilação e ar condicionado**

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

Os veículos deverão utilizar aparelhos de refrigeração de ar, cujo equipamento deverá seguir as normas estabelecidas neste EDITAL.

#### **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.

#### **Acessibilidade**

A totalidade de micro-ônibus e/ou vans da frota deve dispor de soluções de acesso a pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida e necessitem de cadeira de rodas para deslocamento. O acesso ao veículo poderá ser através de rampa ou elevador, respeitadas as normas existentes.

#### **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 devem ser estofados 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.

### **Janelas**

As janelas, inclusive pára-brisa e vidro traseiro devem ser guarnecidas com vidros de segurança, conforme as normas estabelecidas neste EDITAL.

### **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.

### **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 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.

### **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.

## **Validadores**

Os veículos deverão prever local para a instalação de validadores junto à porta de entrada e perto do motorista, de forma que este possa visualizá-lo.

### **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 pára-choques traseiro e dianteiro deverá ter no mínimo 12,50m (doze metros e cinquenta centímetros).

#### **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 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 as normas estabelecidas neste EDITAL.

### **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.

### **Painel de Informação aos usuários**

Deverá ser previsto conexão para instalação de painel digital de informação aos usuários atrás da “cabine” do motorista.

### **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.

### **Validadores**

Os veículos deverão possibilitar a instalação de validadores junto à porta de entrada e perto do motorista, de forma que este possa visualizá-lo.

### **Painel de Instrumento**

O painel de instrumento além do computador de bordo que deverá receber os sinais dos dispositivos monitorados e permitir a telemetria, contará com tacômetro, manômetro de ar dos freios, velocímetro, controle da iluminação e intensidade do painel, tacógrafo eletrônico diário, indicador do nível de combustível, entre outros.

Dentre as funções do computador de bordo encontram-se:

- Definição da velocidade limite e rotação máxima do motor;
- Velocidade Média e odômetro;
- Tempo e distância do percurso
- Temperatura no interior e no exterior
- Temperatura do óleo do motor;
- Diagnóstico de falhas;
- Outras funcionalidades

Luzes de alerta deverão estar no painel de controle e de fácil visualização por parte do motorista tais como; baixa pressão do óleo do motor, baixa pressão de ar do sistema de freio, mau funcionamento do sistema de ABS, sobreaquecimento do sistema de refrigeração, portas de embarque / desembarque abertas, entre outras.

## **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 m<sup>2</sup>, conforme layout específico a ser entregue pelo CONCESSIONÁRIO.

### **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 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.

#### **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 e ar condicionado.**

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.

Os veículos deverão utilizar aparelhos de refrigeração de ar, cujo equipamento deverá seguir as normas estabelecidas neste EDITAL.

### **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 estofados 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.

### **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 garantir 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.

### **Painel de Informação aos usuários**

Deverá ser previsto conexão para instalação de painel digital de informação aos usuários atrás da “cabine” do motorista.

### **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.

## **Validadores**

Os veículos deverão possibilitar a instalação de validadores junto à porta de entrada e perto do motorista, de forma que este possa visualizá-lo.

## **Painel de Instrumento**

O painel de instrumento além do computador de bordo que deverá receber os sinais dos dispositivos monitorados e permitir a telemetria, contará com tacômetro, manômetro de ar dos freios, velocímetro, controle da iluminação e intensidade do painel, tacógrafo eletrônico diário, indicador do nível de combustível, entre outros.

Dentre as funções do computador de bordo encontram-se:

- Definição da velocidade limite e rotação máxima do motor;
- Velocidade Média e odômetro;
- Tempo e distância do percurso
- Temperatura no interior e no exterior
- Temperatura do óleo do motor;
- Diagnóstico de falhas;
- Outras funcionalidades

Luzes de alerta deverão estar no painel de controle e de fácil visualização por parte do motorista tais como; baixa pressão do óleo do motor, baixa pressão de ar do sistema de freio, mau funcionamento do sistema de ABS, sobreaquecimento do sistema de refrigeração, portas de embarque / desembarque abertas, entre outras.

## **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**

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 m<sup>2</sup>, 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 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 regulação 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 ID

### ESPECIFICAÇÃO DO SISTEMA DE ATENDIMENTO AOS USUÁRIOS.

A finalidade deste **ANEXO ID** 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/ou 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 IF 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 serviço 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 IE

### INDICADORES DE DESEMPENHO

Neste Anexo IE apresentam-se os indicadores que objetivam melhorar o desempenho operacional das linhas de transporte coletivo bem como garantir o cumprimento de padrões de qualidade do serviço da CONCESSÃO. Em outras palavras, 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, a partir do 13º mês de operação ou de efetivado o Ajuste da Rede de Transporte Inicial, quando o efeito dos indicadores deste Anexo se tornarão efetivos, cumprir as métricas de qualidade da operação estabelecidas neste Anexo. Se a CONCESSIONÁRIA estiver abaixo do padrão, poderá sofrer dedução na sua remuneração e, em alguns casos, estará sujeita à aplicação de multas pelo CONCEDENTE, conforme o procedimento definido em Decreto. Por outro lado, se superar expectativas, a CONCESSIONÁRIA, em algumas situações, poderá receber bonificações na sua remuneração.

O presente Anexo se volta apenas aos indicadores de qualidade da operação, e outros critérios relativos à qualidade do serviço para além dos critérios de avaliação da operação aqui indicados podem vir a ser causa de penalização das CONCESSIONÁRIAS por descumprimento. Tais penalidades por descumprimento de outros critérios relativos à qualidade dos serviços, que incluem a possibilidade de multa, são objeto de regulação no Município via decreto.

#### 1 INDICADORES DE QUALIDADE DA OPERAÇÃO

O grupo de indicadores propostos nesta seção procura garantir uma operação de alto padrão em termos da confiabilidade do serviço bem como do volume de serviço ofertado. Para tanto propõem-se dois indicadores, os quais, combinados, geram um terceiro indicador que será a referência para definição de Deduções ou Bônus ao operador em função da confiabilidade fornecida ao USUÁRIO. O quarto indicador que compõe esse grupo tem por objeto o volume de serviço, o qual precisa estar de acordo com o Plano de Negócios proposto pela CONCESSIONÁRIA. Caso esteja abaixo do estabelecido no quarto indicador, a CONCESSIONÁRIA estará sujeita a multa, mas não a Bônus pelo fornecimento de volumes acima do estabelecido. Todos os indicadores propostos neste grupo serão estimados de maneira automática a partir dos dados gerados pela tecnologia embarcada nos veículos. O algoritmo de funcionamento dos indicadores será aberto e, portanto, sujeito a auditoria permanente por parte das CONCESSIONÁRIAS.

##### 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 Serviço Regular, 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 confiabilidade do serviço em relação ao tempo de espera em cada ponto de parada. Esse indicador é proposto para linhas com frequência superior ou igual a 4 partidas por hora.

Definimos *intervalo programado* como o intervalo de tempo entre dois ônibus da mesma linha que passam em determinado ponto de ônibus, conforme apontado na Ordem de Serviço de Operação da linha. O *intervalo efetivo* é definido a partir do intervalo que se observa utilizando os equipamentos embarcados no ônibus.

O Índice de Regularidade (IR) é definido formalmente como:

$$IR_l = \sqrt{\frac{1}{n_l H1} \sum_{i=1}^{n_l} \sum_{h \in H1} (\text{intervalo programado}_{i,h,l} - \text{intervalo efetivo}_{i,h,l})^2} \quad (\text{IE.1})$$

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 (=  $n_l$ );
- $n_l$  é o número de pontos de parada da linha  $l$ .
- $H1$  representa o conjunto de horas na operação da linha  $l$  com alta frequência para as quais não se verificou falha do equipamento embarcado nem fatores fora do controle da CONCESSIONÁRIA dos serviços afetando significativamente a prestação dos serviços.

Este índice será tão maior quanto maior for a discrepância entre o *intervalo programado* e o *intervalo efetivo*, levando em consideração todos os pontos de parada em uma linha para todas as viagens a cada hora do dia somadas ao longo de todo o horário de operação da linha.

Caso os equipamentos embarcados não estejam funcionando regularmente ou ocorra um fato fora do controle das CONCESSIONÁRIAS como acidentes, obras entre outros que alterem a velocidade da via, as horas nas quais se verifique tal falha serão expurgadas do índice de irregularidade.

## 1.2 Indicador 2: Grau de variação em relação aos horários programados (pontualidade)

Para linhas com frequência abaixo de 4 partidas por hora utiliza-se o indicador de pontualidade. Esse indicador procura garantir o cumprimento do horário programado com a maior fidedignidade possível ao invés de garantir fidedignidade no intervalo de operação como o indicador de regularidade.

Esse indicador será essencialmente o mesmo que o anterior (equação IE.1, acima), exceto que se substitui o intervalo programado e efetivo pelo horário programado e efetivo na definição. Enquanto o horário programado é o horário estabelecido na Ordem de

Serviço de Operação, o horário efetivo é o horário em que o ônibus efetivamente passou pelo ponto. Assim, para formalizar o indicador de pontualidade, utilizamos a seguinte equação:

$$IP_l = \sqrt{\frac{1}{n_l H2} \sum_{i=1}^{n_l} \sum_{h \in H2} (\text{horário programado}_{l,h,i} - \text{horário efetivo}_{l,h,i})^2} \quad (\text{IE.2})$$

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 (=  $n_l$ );
- $n_l$  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 para as quais não se verificou falha do equipamento embarcado nem fatores fora do controle da CONCESSIONÁRIA dos serviços afetando significativamente a prestação dos serviços.

O Indicador de Pontualidade (IP) também será medido em minutos e apresenta um desvio padrão perfeitamente comparável com o Indicador de Regularidade (IR), não obstante o IR seja calculado a partir da diferença entre intervalos, enquanto o IP é calculado a partir das diferenças entre horários.

Caso os equipamentos embarcados não estejam funcionando regularmente ou ocorra um fato fora do controle das CONCESSIONÁRIAS como acidentes, obras entre outros que alterem a velocidade da via, as horas nas quais se verifique tal falha serão expurgadas do índice de irregularidade.

### 1.3. Indicador 3: Grau de confiabilidade da linha

Para chegar ao Indicador de Confiabilidade (IC) 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:

$$f_l^1 \equiv \sum_{h \in H1} \text{partidas programadas}_{l,h} \text{ e } f_l^2 \equiv \sum_{h \in H2} \text{partidas programadas}_{l,h}$$

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;  
 $\text{partidas programadas}_{l,h}$  é o número de partidas programadas para a linha  $l$  na hora  $h$ .

Com isso podemos definir o índice de confiabilidade do sistema, para cada linha, que nada mais é do que uma combinação dos indicadores 1 e 2. O índice combinado pode ser escrito simplesmente como:

$$IC_i = \frac{f_i^1}{(f_i^1 + f_i^2)} IR_i + \frac{f_i^2}{(f_i^1 + f_i^2)} IP_i \quad (3)$$

Esse indicador garante que os períodos onde há mais frequência de viagens tenham um peso maior do que os períodos com poucas viagens. Diversas linhas devem realizar mais do que 3 partidas no horário de pico e uma parcela delas deve realizar menos do que 4 partidas fora do pico. Se não houvesse a ponderação, teríamos um peso maior do  $IP_i$  nos 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 será idêntico a um dos dois índices apresentados anteriormente (que terá peso de 100%).

#### 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,<sup>3</sup> 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 periodicamente, ao menos a cada ano, iniciando de maneira menos ambiciosa, mas avançando ao longo dos anos em direção a um sistema altamente confiável. Como referência, vale notar que o sistema londrino trabalha com LTs da ordem de um minuto. Dada a meta, resultados acima do LT serão motivo para Deduções, enquanto resultados abaixo 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 Bônus serão estabelecidos a partir da seguinte fórmula: inicialmente, para cada 30 segundos<sup>4</sup> 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 dessa mesma linha  $l$  for 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 2 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

<sup>3</sup> A metodologia descrita a seguir foi inspirada no sistema desenvolvido pela TfL (*Transport for London*)

<sup>4</sup> Para fins de comparação, no caso de Londres, a mudança se dá a cada 12 segundos.

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:

$$B_{l,d} = \frac{B_{l,d}}{BT_d} R_{d-1} \quad l = (1, 2, \dots, L)$$

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.

### 1.5 Indicador 4: Grau de cumprimento de partidas

Para o descumprimento de viagens programadas caberá multa, a ser definida e descontada diretamente da remuneração da CONCESSIONÁRIA na forma da regulação municipal, em Decreto. Uma viagem será considerada não cumprida caso ela não seja realizada por completo 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. 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 como descrito a seguir. Porém, se houver 7 partidas na hora  $h-1$ , 5 partidas na hora  $h$  e 6 partidas na hora  $h+1$ , a empresa não será multada.

O objetivo de se permitir a contabilidade de partidas adicionais na hora anterior ou posterior é dar flexibilidade para que a CONCESSIONÁRIA possa operar com maior eficiência. Suponha-se que para uma Operadora manter a confiabilidade seja necessário dar uma partida 3 minutos antes do final da hora. Essa partida seria, no exemplo do

parágrafo anterior, a sétima partida da hora  $h-1$ . Não permitir o uso dessa partida para a contabilidade da hora seguinte traria o incentivo à CONCESSIONÁRIA de segurar essa partida por 3 minutos o que pode prejudicar o IC sem ganho para os USUÁRIOS. Assim, a Operadora ganha uma flexibilidade que permite melhorar a confiabilidade sem consequências para a qualidade do serviço. Adicionalmente, no caso de quebra de veículos, essa flexibilidade permite uma margem para que a Operadora utilize um veículo da frota reserva para compensar tal falha, provavelmente redundando em uma partida adicional na hora posterior.

Para chegar no indicador de cumprimento de partidas precisamos inicialmente definir o conceito de *partida realizada*: uma partida será considerada *realizada* na hora  $h$  se houver evidência de que o veículo saiu do seu ponto inicial na hora  $h$ , teve ao menos um passageiro e completou sua rota, chegando ao seu ponto final ou no ponto de "meia viagem". A "meia viagem" é uma prática usual na operação de ônibus que consiste em reduzir o comprimento da rota retornando em um ponto antes do seu ponto final.

O cálculo do Indicador de Cumprimento das Partidas (ICP) depende, assim, da tabela horária, aprovada pela Semob, que inclua os possíveis pontos de "meia viagem" para cada linha. Tecnicamente, para computar as *partidas realizadas*, o sistema vai checar se o veículo associado à linha foi observado no entorno do ponto de inicial e, em um segundo momento, no entorno do ponto final ou do ponto de "meia viagem" utilizando informações dos equipamentos embarcados no veículo. Assim, a tabela horária terá o ponto inicial, o ponto final e o(s) ponto(s) de "meia viagem" para cada linha. É possível alterar esses pontos no curso do contrato sempre que a SEMOB esteja de acordo com a alteração proposta ou seja a proponente. As partidas serão calculadas em dois sentidos. Assim, devemos estimar o cumprimento de partidas no sentido bairro-centro e no sentido centro-bairro **separadamente**. O veículo pode não cumprir o total de partidas programadas em um sentido porém cumprir em outro. A exigência de ao menos um passageiro pagante existe para que viagens sem passageiros não sejam computadas no total de partidas da hora. Esse tipo de viagem pode ser necessário para garantir a frequência no sentido de maior demanda (bairro-centro no pico da manhã e centro-bairro no pico da tarde).

As *partidas realizadas* precisam ser ajustadas para chegarmos nas partidas efetivas por conta da possibilidade de "emprestar" uma partida da hora anterior e/ou da hora posterior. Para isso, abaixo estão definidas as regras para controlar esse processo de ajuste de partidas para fins de elaboração do ICP. Definimos "partidas realizadas" que correspondem às partidas efetivamente computadas dentro da hora; e "partidas efetivas" que representam um ajuste das partidas permitindo a apropriação de partidas realizadas na hora anterior ou posterior. As regras para estimar as partidas efetivas são:

1. As partidas só podem ser ajustadas ao longo do período de operação normal; não é permitido emprestar partidas do período anterior ou do período da madrugada quando a linha operar na madrugada. Essa regra implica que as partidas na primeira hora do dia não podem "emprestar" partidas da hora anterior e as partidas da última hora do dia não podem "emprestar" partidas da hora posterior. Por exemplo, se o horário de funcionamento de uma determinada linha é das 4:00 às 24:00, as partidas entre 4:00 e 5:00 não podem emprestar partidas da hora anterior (23:00 às 24:00 do dia anterior) e as



partidas entre 23:00 e 24:00 não podem emprestar partidas da hora posterior (4:00 às 5:00 do dia posterior).

2. A partir da segunda hora é possível "emprestar" partidas das horas anteriores (a partir das 5:00h no exemplo anterior) e até a penúltima hora é possível "emprestar" partidas das horas posteriores (até as 23:00h no exemplo anterior). Só será permitido "emprestar" partidas para horas onde as partidas realizadas ficaram abaixo do programado e nos casos em que as partidas realizadas na hora anterior e/ou posterior estiverem acima das partidas programadas. Caso seja possível "emprestar partidas" precisamos impedir que essa partida "extra" seja utilizada duas vezes (na hora anterior e na hora posterior). Será permitido emprestar apenas uma partida para cada hora. Será permitido emprestar uma partida para a hora anterior e para a hora posterior apenas nos casos em que sejam realizadas duas partidas ou mais do que o programado.

3. Partidas realizadas acima do programado que não sejam utilizadas para complementar as horas anteriores ou posteriores serão desconsideradas no cômputo de partidas efetivas. Por exemplo, se em uma linha  $l$  na hora  $h$  forem realizadas 7 partidas sendo o programado 6 partidas, serão consideradas apenas 6 partidas efetivas para fins de cálculo do indicador de cumprimento de partida.

Com essa regras é possível chegar às partidas efetivas que vão balizar o ICP por linha no dia  $d$  ( $ICP_{l,d}$ ):

$$ICP_l = \sum_{h=1}^T (\text{partidas programadas}_{l,h} - \text{partidas efetivas}_{l,h})$$

Ou seja, somamos as partidas não cumpridas ao longo do dia depois de realizar o ajuste de se aproveitar as partidas em excesso da hora anterior e/ou da hora posterior limitando as partidas efetivas ao programado como descrito pelas regras acima. Da forma como definimos as partidas efetivas o  $ICP$  será sempre maior ou igual a zero. Se a Operadora cumprir todas as partidas (utilizando o recurso da hora anterior e posterior) o índice será zero e não haverá multa. Se a Operadora não cumprir partidas nem conseguir compensar as partidas não cumpridas em uma determinada hora com partidas das horas do entorno, o índice será maior que zero e a CONCESSIONÁRIA estará sujeita a multa como estiver disposto na regulação municipal. A multa deverá levar em conta o custo de não se cumprir uma partida para fins de cálculo.

## 1.6. Outros indicadores

Faz parte da prestação de serviços garantir a qualidade do mesmo seja no que tange à confiabilidade do sistema seja no que tange ao cumprimento de partidas mas não se limita a esses indicadores apenas. A prefeitura em consulta à SEMOB definirá indicadores e metas correspondentes que garantam tal qualidade incluindo (mas não limitando) a oferta indiscriminada do serviço a todos os cidadãos, a manutenção correta e adequada dos veículos, a limpeza dos veículos, a direção segura, bem como o atendimento das regras de trânsito definidas por lei. O descumprimento dessas metas pode ensejar multas contratuais independente das eventuais multas de trânsito sofridas pelo motorista do veículo.

## ANEXO IF

### 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 IVB). 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.

As Tarifas Técnicas de Remuneração de cada lote não guardam nenhuma relação com a Tarifa Pública que será cobrada do usuário do transporte público. Entretanto, fica aqui definida a Tarifa Técnica de Remuneração Ponderada entre os dois lotes, que poderá eventualmente ser comparada com a Tarifa Pública para fins didáticos somente. A fórmula para definição da Tarifa Técnica de Remuneração Ponderada é a seguinte:

$$TTP = (\rho_1 \times TTR_1) + (\rho_2 \times TTR_2)$$

Em que:

- $TTP$  é a Tarifa Técnica Ponderada
- $TTR_i$  é a Tarifa Técnica de Remuneração de cada lote.
- $\rho_i$  é o percentual de passageiros equivalentes relativo a cada lote, sendo que a soma de  $\rho_1$  e  $\rho_2$  deve totalizar 100%.

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\$ 5,10 (cinco reais e dez centavos) na data base de janeiro de 2021. O fluxo de caixa simulado foi feito com data base de janeiro de 2020, chegando a um valor de Tarifa Técnica de Referência de R\$ 4,96 (quatro reais e noventa e seis centavos). Considerando a atualização pela fórmula paramétrica para a data-base de janeiro de 2021, a Tarifa Técnica de Referência chega a R\$ 5,10 (cinco reais e dez centavos). A Tarifa Técnica Ponderada está sujeita a redução após a definição da proposta vencedora, pelo critério de tarifa com a proposta mais baixa.

### 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:

$$PEQ = \sum_i^n P_i \times \sigma_i$$

Em que:

- $P_i$  é o número de passageiros de cada categoria  $i$  de pagamento (essas categorias podem ser modificadas por decreto municipal e, atualmente, são: passe comum, vale-transporte, estudante, isentos, integrações)
- $\sigma_i$  é o peso de cada categoria  $i$ , a ser definido de acordo com as leis e definições da prefeitura. Por exemplo, atualmente o  $\sigma_i$  para categoria "isentos" é zero e o  $\sigma_i$  para categoria estudantes é 0,5.

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 do EDITAL.

## 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 Tarifa Técnica de Remuneração, incide também sobre a remuneração os valores de Bônus e Deduções, conforme constante no Anexo IE. O sistema de Bônus e Deduções se baseia nos conceitos de Índice de Confiabilidade (IC) e de Limite de Tolerância (LT) explicados em detalhe no Anexo IE seção 1.4. O LT é uma meta em minutos a ser definida pelo Município em consulta à SEMOB e que deverá necessariamente levar em consideração a realidade de São José dos Campos.

## 2 Diretrizes e premissas para a modelagem financeira

As Tarifas Técnicas de Remuneração oferecidas pelas CONCESSIONÁRIAS concorrentes em suas propostas não poderão ser superiores às Tarifas Técnicas de Referência de cada lote estabelecidas pela modelagem econômico-financeira do presente Anexo IF. 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, levam-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\$5,24 (cinco reais e vinte e quatro centavos), enquanto para o Lote 2 ficou definida no valor de R\$ 4,94 (quatro reais e noventa e quatro centavos) em valores de janeiro de 2021. As Concorrentes de cada lote deverão necessariamente chegar em tarifas inferiores a essas Tarifas Técnicas de Referência.

**2.2** - O CMPC poderá ser diferente da referência de 6,859% ao ano, ou 0,554% ao mês (parâmetros que entregam as Tarifas Técnicas de Referência dos dois lotes). Todas as CONCESSIONÁRIAS concorrentes deverão estabelecer os seus próprios valores de

CMPC em seus fluxos financeiros de acordo com a viabilidade econômica e financeira de seus Planos de Negócios. Portanto, o CMPC proposto poderá ser maior ou menor que 6,856%. Com o equilíbrio da Tarifa Técnica de Remuneração as planilhas do Anexo IVB 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 de referência, e o valor resultante para esse parâmetro:

**Tabela 1: Resumo do cálculo do CMPC para o projeto**

Variável	Valor
Custo do capital próprio	11,46%
Taxa livre de risco	4,251%
Beta	1,14
Prêmio de risco	6,326%
Custo do capital de terceiros	8,65%
Participação capital próprio	20,00%
Participação capital de terceiros	80,00%
Imposto	34,00%
<b>CMPC</b>	<b>6,859%</b>

Fonte e elaboração próprias.

### 2.3 - Premissas econômicas:

- O mês de assinatura do contrato foi estimado como sendo julho de 2021, com início de operação em até 150 dias após assinatura do contrato.
- O tempo do projeto, referência para o fluxo de caixa, foi considerado como sendo de dez anos, ou 120 meses.
- O capital de giro foi estimado como sendo de 2% (percentual da receita líquida mensal).

2.4 - A aquisição de capital é de inteira responsabilidade das CONCESSIONÁRIAS. 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, mini-ônibus, , 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.

Alguns bens de capital poderão ser alugados, se for de interesse da CONCESSIONÁRIA, tais como:

- Veículos administrativos (fiscalização e controle)
- Espaço ocupado e construído
- Terreno para garagens

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**

<b>Veículo</b>	<b>Idade Máxima (anos)</b>
Convencional	10
Micro-ônibus	5
Midi-ônibus	5

Mini-ônibus	5
Padron	10
Articulado	10
Van	5

Fonte e elaboração próprias.

- A Concorrente deve apresentar, no seu Plano de Negócios, um plano de renovação de frota que contemple todo o prazo da CONCESSÃO indicando as datas previstas de compra de novos veículos a serem registrados no sistema, devidamente qualificados.

**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 IA a ID 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. Mais informações podem ser consultadas no Anexo IG, que explica o modelo de projeção de demanda.

**Tabela 3: Referências do modelo para definir passageiros equivalentes**

Tipo de tarifa	Peso
Tarifa Comum	1
Vale Transporte	1,5
Estudante	0,5
Isentos	0

Fonte e elaboração próprias.

### 3. Fluxos de Caixa de Referência

Cada lote tem seu próprio fluxo de caixa, que fazem parte integrante deste Anexo e do EDITAL e podem ser devidamente visualizados por meio dos seguintes links:

- 1) Fluxo de caixa do Lote 1: < [https://www.sjc.sp.gov.br/media/151806/modelo\\_fluxo\\_custos\\_edital\\_operacao\\_lote1.zip](https://www.sjc.sp.gov.br/media/151806/modelo_fluxo_custos_edital_operacao_lote1.zip) >.

2) Fluxo de caixa do Lote 2: <[https://www.sjc.sp.gov.br/media/151808/modelo\\_fluxo\\_custos\\_edital\\_operacao\\_lote2.zip](https://www.sjc.sp.gov.br/media/151808/modelo_fluxo_custos_edital_operacao_lote2.zip)>.

3) Planilha modelo para preenchimento do “Fluxo de Caixa”: <[https://www.sjc.sp.gov.br/media/151807/modelo\\_fluxo\\_custos\\_edital\\_operacao.zip](https://www.sjc.sp.gov.br/media/151807/modelo_fluxo_custos_edital_operacao.zip)>

#### **4. Receitas alternativas**

As receitas acessórias não foram consideradas para a modelagem econômico-financeira e, portanto, deverão ser tratadas de forma segregada do fluxo de caixa original, não sendo consideradas como eventos de desequilíbrio do contrato. Ao não definir uma taxa única de repartição de receitas entre o Poder Concedente e o Concessionário, é necessário que, para cada projeto de receita acessória, seja encaminhado um plano de negócios para ser avaliado pelo Poder Concedente.

Ao analisar o plano de negócios do projeto de receita acessória, a SEMOB deve avaliar a adequação do projeto e definir pela sua aceitação/recusa, bem como pela definição do percentual a ser cobrado a título de comissão do Poder Concedente. Como cada projeto possui uma estrutura de custos diferente, cada proposta deverá ser avaliada individualmente.

Em relação ao Plano de Negócio, o ente privado deve enviar um documento detalhando o projeto, apresentando suas premissas de forma suficientemente clara e detalhada, de modo que a SEMOB possa analisar a viabilidade do projeto e verificar a correção de suas premissas. Deverá ser fornecido o detalhamento dos investimentos a serem realizados, bem como as premissas para projeção de receitas e despesas e custos da proposta.

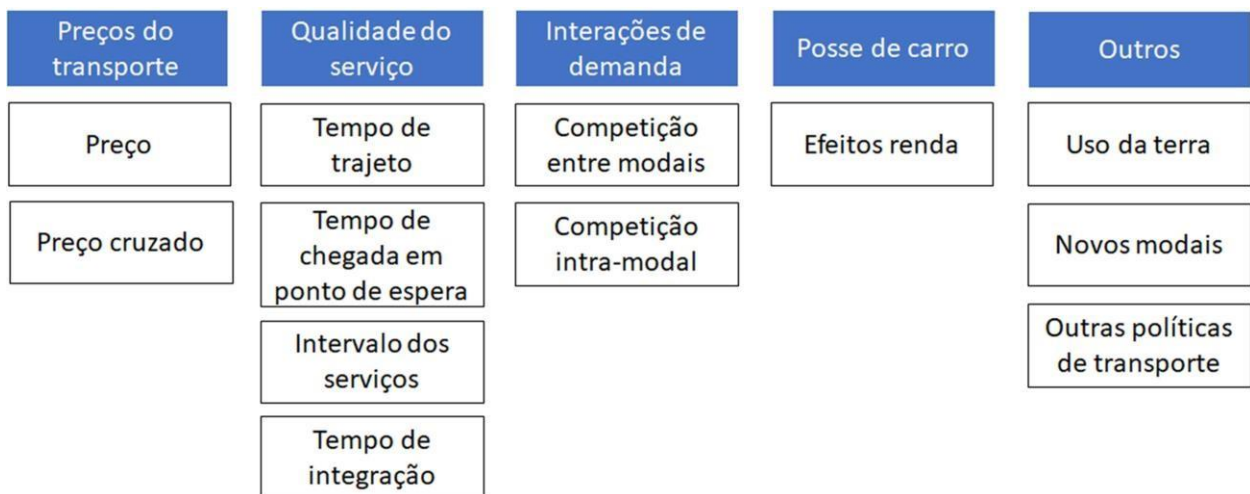
Com base nas premissas de receitas, despesas e investimentos, é elaborado o fluxo de caixa do projeto. Com base na avaliação deste documento, é possível fazer inferências acerca da viabilidade econômica do projeto, bem como sobre a repartição de receitas. Importante destacar que a definição do percentual a ser repartido é uma atribuição da SEMOB, sendo definido de forma discricionária e fundamentada, de modo a incentivar (ou não) a exploração desse tipo de receita. A avaliação do plano de negócios deve usar as mesmas ferramentas do EDITAL: o fluxo de caixa descontado e o valor presente líquido. A receita obtida por SEMOB em cada projeto deve ser revertida para a modicidade tarifária.



## Anexo IG - Modelo de previsão de demanda da CONCESSÃO

Modelos econométricos são utilizados para o planejamento de transportes por fornecerem um embasamento quantitativo a partir da utilização sistemática de bases de dados setoriais e relevantes para o transporte urbano de cada cidade. Tais modelos usam dados do passado e algumas premissas para gerar parâmetros que podem ser utilizados em simulações e construções de cenários futuros. Existem diversas classes de modelos utilizadas para previsão de demanda em mercados de transporte, em particular transporte público. Cada método poderá ser mais ou menos adequado, a depender da realidade local, da disponibilidade de dados e dos objetivos de estimação do projeto em que se insere.

Para além da escolha de qual método utilizar, é tanto quanto importante entender, a partir das dinâmicas locais, quais são as principais variáveis atuando no mercado de transporte e que possam influenciar a demanda dos usuários. Nesse sentido, a literatura é vasta em apontar quais podem ser os fatores chave que irão determinar as dinâmicas econômicas. Balcombe et al. fazem uma extensa revisão sobre tais fatores e elencam os mais citados em trabalhos empíricos.<sup>5</sup>



**Figura 1: Variantes determinantes em transporte público**

Fonte: Adaptado de Balcombe et al. (2004).

Como um dos principais objetivos do novo modelo de concessão do transporte público da cidade é priorizar a qualidade do sistema, buscou-se realizar uma modelagem quantitativa que pudesse incorporar não somente variáveis de mercado como também variáveis que em alguma medida refletissem essa melhora de qualidade.

O método da análise de regressão permite descrever e fazer inferência sobre diversas variáveis, mostrando como uma variável de interesse varia ou é função de outras variáveis secundárias. Por exemplo, num modelo de demanda a variável de interesse é o

<sup>5</sup> Balcombe, R., Mackett, R., Paulley, N., Preston, J., Shires, J., Titheridge, H., & White, P. (2004). *The demand for public transport: a practical guide*.

total de passageiros, e uma variável secundária é o preço da passagem. Assim, de maneira estimada e não determinística, a análise de regressão permite prever o comportamento bem como a magnitude de variação de uma variável quando outra, ou outras, variam. É preciso definir a variável de interesse, ou seja, aquela que se deseja estimar: essa será chamada de variável dependente. Dependente porque seu valor será explicado por, ou vai depender do valor das demais variáveis independentes, cujos valores são apenas imputados no modelo.

Os modelos de série temporal propostos na literatura<sup>6</sup> em geral valem-se somente dos processos históricos da variável dependente para projetar seu comportamento futuro, deixando de lado outras variáveis que ajudem a explicar o fenômeno estudado. Por outro lado, modelos econométricos de variáveis múltiplas, apesar de se valerem de outras variáveis explicativas, em alguns casos acabam desconsiderando a trajetória temporal da variável dependente a ser explicada. Dessa forma, optou-se por um método cuja técnica principal é uma regressão multivariada, mas que incorpora tendências temporais e sazonalidades, típicas de modelos de série de tempo.<sup>7</sup> Assim, é possível respeitar as características temporais da série histórica da demanda e ao mesmo tempo modelar empiricamente o mercado de transporte público da cidade com variáveis explicativas relevantes.

O modelo de previsão de demanda adotado para São José dos Campos comporta variáveis que a literatura julga como importantes para a qualidade do sistema de transporte público. Tais variáveis foram levantadas a partir dos seguintes dados:

- Postos de emprego formais, calculados a partir da base de dados do Registro Anual de Informações Sociais (RAIS);
- Massa salarial do emprego formal, calculada a partir da base da RAIS;
- Saldo de postos de emprego, calculado a partir da base de dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED);
- Frota de automóveis, utilitários e motocicletas, calculado a partir da base de dados do Registro Nacional de Veículos (RENAVAM) do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN);
- Passageiros equivalentes do sistema de ônibus da cidade de São José dos Campos, calculado a partir de dados do Consórcio 123;
- Preço da tarifa pública do sistema de transporte coletivo convencional da cidade de São José dos Campos, obtida junto à Prefeitura de São José dos Campos;
- Indicadores de qualidade de serviço (frequência) do sistema de transporte coletivo convencional da cidade de São José dos Campos, estimados segundo dados do Consórcio 123.

<sup>6</sup> Ver Balcombe, R., Mackett, R., Paulley, N., Preston, J., Shires, J., Titheridge, H., & White, P. (2004). *The demand for public transport: a practical guide* e Profillidis, V. A., & Botzoris, G. N. (2018). *Modeling of Transport Demand: Analyzing, Calculating, and Forecasting Transport Demand*. Elsevier.

<sup>7</sup> Para uma aplicação similar do modelo de regressão multivariada em relação ao modelo adotado, ver Oliveira, A. V. et. al. (2015). Estudo e previsão de demanda do transporte urbano coletivo público na Região Metropolitana de São Paulo. *Revista dos Transportes Públicos-ANTP-Ano*, 37, 1º.

- Índices de inflação
- Do Índice Nacional de Preços ao Consumidor para São Paulo (INPC-SP) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE);

No caso do estudo de demanda aqui realizado, a variável dependente é a quantidade de passageiros equivalentes no mês, e as variáveis independentes são:

- O preço médio da tarifa por transporte público em São José dos Campos em termos reais;
- Massa salarial dos trabalhadores de São José dos Campos em termos reais;
- Frota de motocicletas da cidade de São José dos Campos;
- Tempo médio de intervalo entre partidas de ônibus em São José dos Campos;

Como comumente utilizado na literatura, o modelo empregado para a estimação da demanda é um modelo econométrico multivariado de séries temporais, em que a demanda em cada período é estimada a partir das variáveis descritas acima, incorporando uma variável de tendência <sup>8</sup> e uma variável de sazonalidade <sup>9</sup>. A periodicidade dos dados é mensal, englobando o período de janeiro de 2010 a dezembro de 2019. A projeção de demanda vai de janeiro de 2020 a dezembro de 2023.

O modelo a ser estimado para **cada lote** da concessão pode ser descrito como:

$$Ps.Eq_{.t} = \beta_0 + \beta_1 tend\acute{e}ncia + \beta \sum_{k+1}^{12} saz.m\hat{e}s_k + \beta_3 Tarifa_t + \beta_4 Massa.sal._t + \beta_5 Moto + \beta_6 Int._t + \varepsilon_t$$

Em que:

- $t$  é o indexador de tempo, medido em meses;
- $Ps.Eq$  é a demanda, medida em passageiros equivalentes, por lote;
- $tend\acute{e}ncia$  é uma variável de tendência da séries histórica de  $Ps.Eq$ ;
- $\sum_{k+1}^{12} saz.m\hat{e}s_k$  é o somatório de dummies de sazonalidade para os meses do ano, em que omite-se a dummy <sup>10</sup> do primeiro mês na regressão para evitar multicolinearidade;
- $Tarifa$  é variável de preço médio ponderado por tipo de passageiro (Bilhete único comum, vale-transporte, passe em dinheiro, estudante, isentos);

<sup>8</sup> A variável de tendência captura as variações de longo prazo na variável dependente - como variações ao longo de anos.

<sup>9</sup> A variável de sazonalidade captura as variações de curto prazo na variável dependente - como variações ao longo de meses de um mesmo ano.

<sup>10</sup> Variável que assume valor zero quando o mês não é o mês em questão e 1 se for o mês em questão. Assim, "Sazonalidade 2" refere-se ao mês de fevereiro, e assim por diante.

- *Massa. sal* é a massa salarial dos trabalhadores da cidade, discriminados aproximadamente por lote;
- *Moto* é o número de motocicletas em posse dos moradores de São José dos Campos;
- *Int* é a média global do tempo de intervalo médio entre ônibus de uma mesma linha. A variável, portanto, faz uma média entre a performance das linhas de um mesmo lote;
- $\varepsilon_t$  é o erro idiossincrático do modelo de regressão.

A variável *Tarifa* é a mais comum de ser utilizada em qualquer modelo econômico para fins de projeção de transporte público, pois os preços de produtos e serviços costumam sempre ser determinantes para as dinâmicas de mercado. Para evitar efeitos incorretos, a série histórica dessa variável foi deflacionada a valores de janeiro de 2010 a partir do indexador INPC-SP, extraído do IBGE. A estimação realizada no próximo tópico é guiada por algumas hipóteses. É esperado que o preço atue de maneira inversamente proporcional à demanda, ou seja, quanto maior o preço, menos será a demanda por aquele serviço (coeficiente negativo na regressão). A variável *Massa. sal* entra no modelo com o propósito de captar as flutuações econômicas mais gerais da cidade de São José dos Campos, pois nela está implícita a evolução do emprego e dos salários. Quanto maior a massa salarial, espera-se maior aquecimento da economia local e, portanto, mais viagens acontecendo, incentivando o uso de transporte público. Assim, o coeficiente da regressão deverá ser positivo para essa variável, de acordo com a teoria. Já a variável *Moto* capta o efeito de mercados concorrentes com o transporte público, pois é o bem substituto mais próximo. Pelo fato das motocicletas serem mais baratas que os automóveis, a decisão de abandonar o transporte público passa muito pela compra de motocicletas. Assim, espera-se que o sinal do coeficiente para essa variável seja negativo na regressão, ou seja, quanto maior a compra de motocicletas menor a demanda por transporte público. Por fim, *Int* é a variável que melhor capta a qualidade do sistema e que pode ser facilmente calculada e incorporada no modelo. O intervalo entre partidas de ônibus de uma mesma linha passando nos pontos de parada é uma medida de confiança e de qualidade do sistema, pois quanto menor forem os intervalos e quanto mais precisos eles forem, mais fácil será para o(a) passageiro(a) utilizar o serviço. Ao invés de esperar muito tempo no ponto, é melhor para o(a) usuário(a) tempos de intervalos pequenos. Essa medida está diretamente relacionada à frequência de ônibus da linha, que por sua vez, também pode impactar outras variáveis, como lotação dos veículos. No caso do modelo econométrico, espera-se que essa variável tenha coeficiente negativo, pois quanto maior o tempo de intervalo médio, pior para os(as) usuários(as).

A tabela a seguir apresenta as estatísticas descritivas das variáveis utilizadas no modelo econométrico.

**Tabela 1: Estatísticas Descritivas das variáveis dos modelos**

	<b>Média</b>	<b>Desv. Pad.</b>	<b>Máximo</b>	<b>Mínimo</b>
Tarifa Lote 1 (R\$ a preços de 2010)	1,54	0,20	2,01	1,32
Tarifa real Lote 2 (R\$ a preços de 2010)	1,56	0,20	2,03	1,35
Massa salarial Lote 1 (R\$ a preços de 2010)	112.578.079	7.313.819	131.415.675	102.223.876
Massa salarial Lote 2 (R\$ a preços de 2010)	147.071.468	21.754.658	184.023.691	116.561.920
Estoque motocicletas	51.289	4.329	58.721	41.547
Intervalo médio Lote 1 (em minutos)	69,7	1,4	78,6	64,1
Intervalo médio Lote 2 (em minutos)	57,5	6,0	88,4	52,3

Fonte: elaboração própria.

## Resultado da estimação

Os resultados dos modelos para cada lote atestam para a validade das hipóteses que foram levantadas em relação ao mercado de transporte público de São José dos Campos. De fato, há uma grande sazonalidade na demanda mensal na cidade, algo bastante comum no setor de transportes. Além disso, as variáveis de preço possuem o efeito esperado de impactarem negativamente a demanda (sinal negativo). Da mesma forma, estoque de motocicletas e intervalo médio também diminuem a demanda conforme aumentam de valor. A massa salarial dos trabalhadores por outro lado tem efeito positivo nos dois modelos, novamente conforme o esperado.

**Tabela 2: Resultados Regressão Lote 1**

	Estimativa	Erro Padrão	t-value	Pr(> t )
Intercepto	13,30	2,54	5,23	8,89e-07 ***
Tendência	- 0,0013	0,0008	- 1,59	0,116008
Sazonalidade 2	0,0486	0,0170	2,86	0,005097 **
Sazonalidade 3	0,1672	0,0170	9,85	< 2e-16 ***
Sazonalidade 4	0,1231	0,0169	7,29	6,62e-11 ***
Sazonalidade 5	0,1806	0,0170	10,64	< 2e-16 ***
Sazonalidade 6	0,1103	0,0171	6,44	3,94e-09 ***
Sazonalidade 7	0,0654	0,0171	3,82	0,000229 ***
Sazonalidade 8	0,2062	0,0174	11,87	< 2e-16 ***
Sazonalidade 9	0,1568	0,0177	8,85	2,71e-14 ***
Sazonalidade 10	0,1926	0,0179	10,79	< 2e-16 ***
Sazonalidade 11	0,1583	0,0183	8,68	6,45e-14 ***
Sazonalidade 12	0,1224	0,0188	6,50	2,92e-09 ***
Tarifa real Lote 1	- 0,1990	0,0864	- 2,30	0,023346 *
Massa salarial Lote 1	0,5693	0,1122	5,07	1,74e-06 ***
Estoque Motocicletas	- 0,5991	0,3039	- 1,97	0,051386 .
Intervalo médio Lote 1	- 0,6170	0,1919	- 3,22	0,001745 **
N	120			
R-quadrado Ajustado	0,89			
F-statistic:	63,68	p-value: < 2.2e-16***		

Níveis de significância: \*\*\* 0,1%; \*\* 1%; \* 5%; . 10%

Obs: Todas as variáveis foram inseridas no modelo em formato logarítmico, assim os coeficientes refletem diretamente elasticidades.

Fonte: elaboração própria.

**Tabela 3: Resultados Regressão Lote 2**

	Estimativa	Erro Padrão	t-value	Pr(> t )
Intercepto	4,60	7,62	0,60	0,547607
Tendência	0,0049	0,0014	3,53	0,000628 ***
Sazonalidade 2	0,0025	0,0408	0,06	0,9509
Sazonalidade 3	0,1190	0,0406	2,93	0,004155 **
Sazonalidade 4	0,0740	0,0406	1,82	0,071457 .
Sazonalidade 5	0,1634	0,0406	4,02	0,000110 ***
Sazonalidade 6	0,0804	0,0406	1,98	0,050592 .
Sazonalidade 7	0,0156	0,0408	0,38	0,703578
Sazonalidade 8	0,1599	0,0409	3,91	0,000166 ***
Sazonalidade 9	0,1123	0,0411	2,73	0,007393 **
Sazonalidade 10	0,1515	0,0411	3,68	0,000371 ***
Sazonalidade 11	0,1142	0,0413	2,77	0,006746 **
Sazonalidade 12	0,0686	0,0408	1,68	0,095730 .
Tarifa real Lote 2	- 0,0843	0,2102	- 0,40	0,689219
Massa salarial Lote 2	1,2249	0,1946	6,30	7,62e-09 ***
Estoque Motocicletas	- 0,9883	0,6115	- 1,62	0,109071
Intervalo médio Lote 2	- 0,7378	0,1214	- 6,08	2,09e-08 ***
N	120			
R-quadrado Ajustado	0,89			
F-statistic:	63,68	p-value: < 2.2e-16***		

Níveis de significância: \*\*\* 0,1%; \*\* 1%; \* 5%; . 10%

Obs: Todas as variáveis foram inseridas no modelo em formato logarítmico, assim os coeficientes refletem diretamente elasticidades.

Fonte: elaboração própria.

Conforme esperado, o resultado dos modelos mostram que os parâmetros estimados são importantes para explicar a demanda. Os modelos estão bem ajustados e são confiáveis para o objetivo de tecer projeções de curto prazo. Nos dois modelos a estatística F indica que os coeficientes são conjuntamente estatisticamente significativos ao nível de 0,1%. Ou seja, há validade estatística robusta de que os parâmetros são todos diferentes de zero, indicando a existência dos efeitos dos coeficientes da regressão.

## Previsão de demanda

O objetivo principal da previsão de demanda é estimar qual seria a demanda natural da cidade de São José dos Campos para os próximos anos. Essa demanda natural é um conceito de equilíbrio entre os mercados atuantes na cidade e que influenciam o uso de transporte público. As flutuações de demanda são normais, mas em geral “giram em torno” da demanda natural. As estimativas serão úteis para dar previsibilidade à modelagem econômico-financeira dos projetos de concessão. Os níveis de demanda natural serão a base para os cálculos dos equilíbrios financeiros das operadoras do sistema. Optou-se por projetar a demanda para os anos de 2020 a 2023, pois para mais do que isso há níveis de incerteza e imprevisibilidade muito grandes, que somente mecanismos de revisão contratual são capazes de contornar.

O modelo econométrico permitiu estimar parâmetros que podem ser utilizados para fazer a previsão de demanda para o sistema de transporte público da cidade de São José dos Campos. No desenvolvimento da previsão de demanda foram tomadas as seguintes premissas:

Ano 2020:



Em primeiro lugar, cumpre destacar a característica atípica de tal ano. Por conta da pandemia de COVID-19, a demanda por transporte público caiu de forma drástica e generalizada. O efeito empírico dessa queda para os modelos de regressão é imediatamente distorcer todos os parâmetros estimados. Como o interesse aqui é estimar uma demanda natural, optou-se por não se utilizar os dados reais derivados do momento de pandemia, por serem muito atípicos. Portanto, o exercício consiste em estimar qual seria a demanda em 2020 caso ela seguisse a tendência que já apresentava desde os anos anteriores, de acordo com as demais variáveis de interesse, e, mais importante, sem os efeitos da crise pandêmica. Assim, ao invés de usar os dados existentes, 2020 foi também projetado, assim como os demais anos que estão por vir em um horizonte próximo (2021, 2022 e 2023).

As premissas para as variáveis explicativas em 2020 são:

- *Tarifa*: valores nominais mantidos constantes. Queda real dos preços, pois foi incorporada a inflação do período.
- *Massa.sal*: mantida constante em termos reais utilizando o patamar de 2019.
- *Moto*: mantidos dados de compra de veículos de 2020 obtidos nas bases do DENATRAN.
- *Int*: mantidos os valores verificados imediatamente pré-crise de Covid-19.

Ano 2021:

Para o ano de 2021 é esperado um início de recuperação econômica, que deverá se refletir também no setor de transportes. Assim, a demanda deverá subir um pouco em relação à 2020 para os dois lotes. Estas são as premissas e o modelo refletem essas ideias:

- *Tarifa*: os valores nominais continuam mantidos constantes, conforme expectativas da prefeitura. Utiliza-se projeções de inflação do Banco Central do Brasil para deflacionar os preços. O resultado é a queda real das tarifas de transporte público. O que irá contribuir para a retomada da demanda.
- *Massa.sal*: mantida constante em termos reais.
- *Moto*: mantido estoque constante a níveis de 2020.
- *Int*: início das melhorias na qualidade do serviço. Queda da média dos intervalos na ordem de -2,15% ao mês. Essa premissa está de acordo com o que foi projetado para a reorganização de linhas para o EDITAL de Licitação, como mostra a tabela abaixo:

**Tabela 4: Variação Intervalo médio - Rede proposta**

Atual		Proposto		Variação %	
Freq PPM	Intervalo ppm	Freq PPM	Intervalo ppm	Freq PPM	Intervalo ppm
6,88	44,79	9,62	29,57	29%	-52%

Fonte: elaboração própria.



A proposta é diminuir em 52% o intervalo médio e aumentar em 29% a frequência de partidas de ônibus. No entanto, essa melhora naturalmente não se dará de uma só vez. Portanto, a premissa é que a queda de 52% aconteça no acumulado de dois anos (2021 a 2022). Isso implica uma taxa de queda no tempo de intervalo de -2,15% ao mês.

#### Ano 2022:

Continua a retomada da demanda, movimento iniciado em 2021. As premissas são:

- *Tarifa* : valores reais constantes. Ou seja, aumentos nominais acompanham a inflação.
- *Massa. sal*: continua mantida constante em termos reais.
- *Moto*: continua mantido o estoque constante.
- *Int*: premissa de queda na ordem de -2,15% ao mês mantida até o fim do ano.

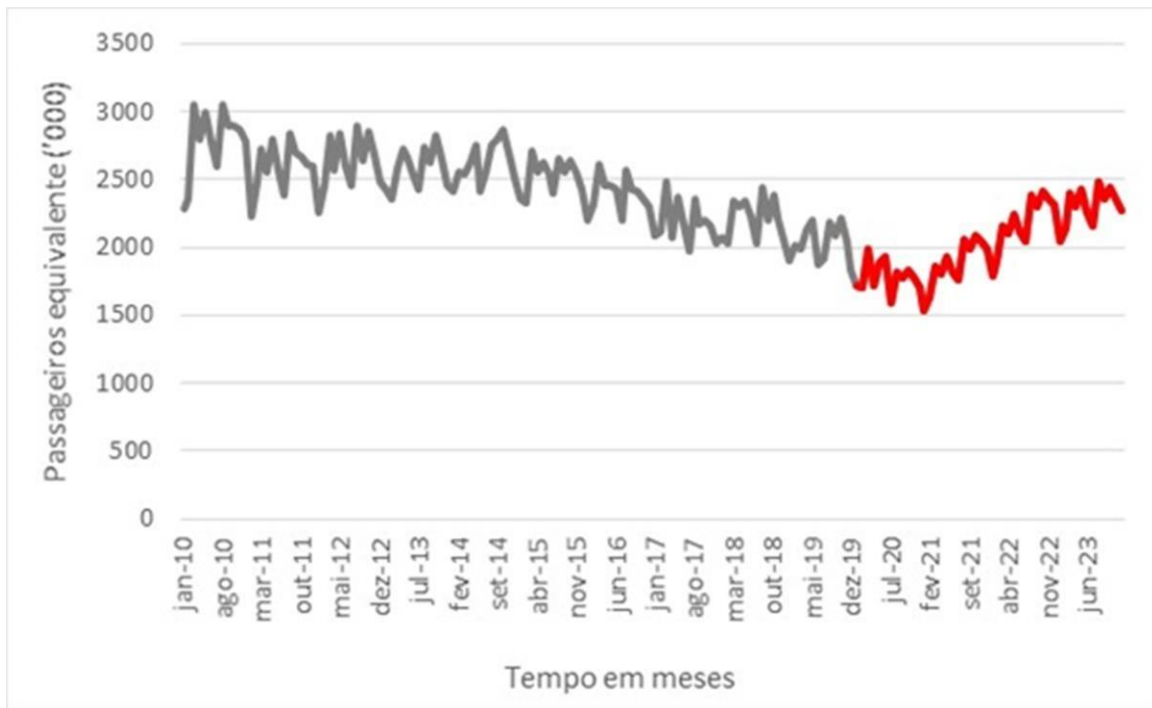
#### Ano 2023:

A retomada da demanda já é plena dados os avanços econômicos e, principalmente, devido à melhoria da qualidade do sistema e às disrupções tecnológicas. As premissas para as variáveis explicativas do modelo são:

- *Tarifa* : mantida constante em termos reais.
- *Massa. sal*: mantida constante em termos reais.
- *Moto*: continua mantido o estoque constante.
- *Int*: termina o período de melhora na qualidade, porém os intervalos mantêm-se no mesmo patamar melhorado.

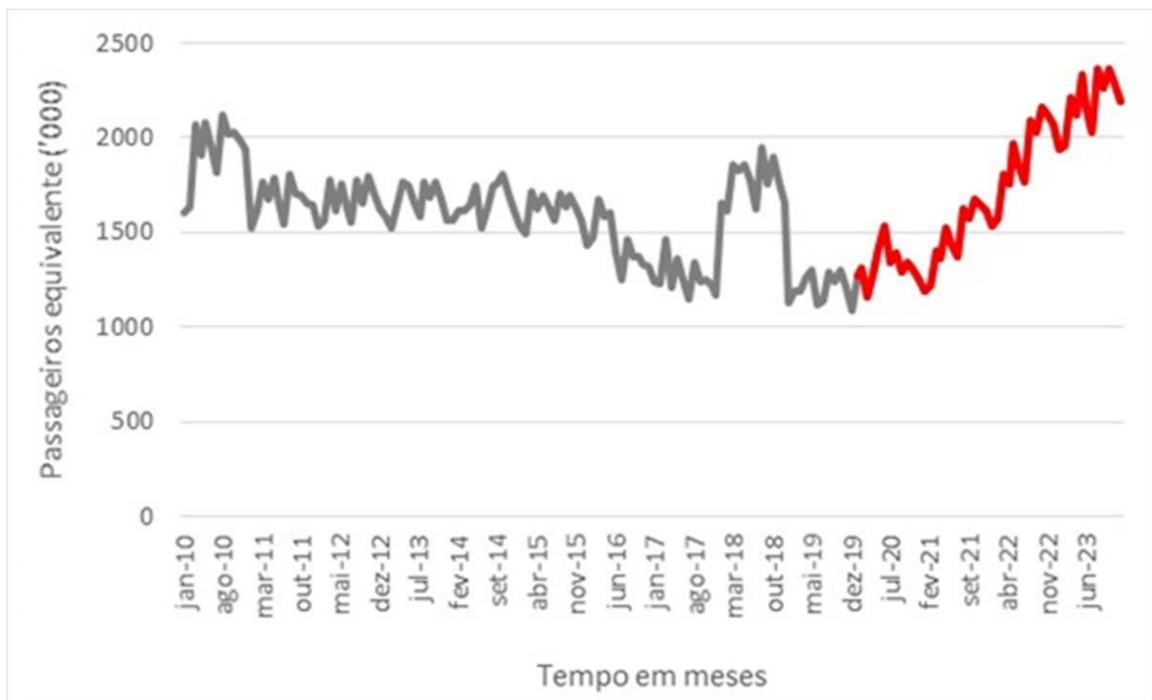
### **Resultados da previsão**

Com base nas premissas acima apresentadas, os gráficos abaixo indicam a série histórica e a previsão de demanda até o ano de 2023 para os dois lotes. Em cinza estão as séries históricas usadas nos modelos e em vermelho os anos projetados.



**Figura 2: Projeção de Demanda Lote 1**

Fonte: elaboração própria.



**Figura 3: Projeção de Demanda Lote 2**

## Considerações finais

Cabe pontuar que o modelo não pressupõe um escalonamento para a redução da demanda no curso do contrato de concessão, modelado pelo prazo de 10 anos. Essa é a tendência do sistema de transporte público de São José dos Campos antes das inovações a serem introduzidas na próxima concessão; inovações que servem como incentivo exatamente para reverter o quadro de queda da demanda. Ademais, para lidar com eventuais variações reais na demanda, existem os mecanismos de revisão ordinária e extraordinária do contrato de concessão, os quais a Lei Federal n.º 12.587 reputa como mandatórios para contratos de concessão de transporte público desde 2012. Tais mecanismos de revisão servirão para verificar o equilíbrio econômico financeiro a cada contrato de concessão, determinando ajustes acordados entre as partes na operação garantindo que a taxa de retorno contratada se mantenha sempre que necessário. Os momentos de revisão contratual existem justamente para garantir que o contrato esteja equilibrado ao longo de toda sua vida. Se houver uma queda de demanda expressiva, esse fato será considerado na revisão contratual, só então revisando o valor da tarifa com base num fato concreto, e não em uma projeção incerta.

Para a modelagem econômico-financeira, foi utilizada a demanda projetada para 2021 a 2023, desconsiderando o efeito da pandemia do novo coronavírus no nível de passageiros(as) equivalentes do sistema. Existem duas principais razões para não considerar o efeito da pandemia: primeiro, esse é um fenômeno extremo, que não serve para estimativa de nenhum dado futuro independente do estado para o qual caminhamos. Em outras palavras, mesmo que o mundo "não seja o mesmo" após a pandemia, os dados de 2020 não trazem informações relevantes para o passado. O tamanho do impacto estrutural da pandemia só poderá ser analisado posteriormente. Assim, qualquer tentativa de estimar o patamar de demanda nos próximos 2 ou 3 anos com base nos dados históricos seria um mero exercício especulativo. É preferível ter uma conta conservadora amparada em dados reais e confiáveis, em cima do mundo que existia antes da pandemia. Em outras palavras, não há nada melhor para projetar o comportamento do transporte depois da pandemia do que o seu comportamento prévio. Imputar uma demanda abaixo da potencialidade do sistema por conta de uma situação conjuntural ligada a um evento extremos - a pandemia - em um contrato de longo prazo aumentaria a tarifa no curto prazo, preço que é rígido para baixo, criando incentivos perversos para que o sistema perca ainda mais passageiros. Essa estratégia de adoção de uma projeção de demanda de longo prazo com ajuste contratual de curto prazo protege o sistema no longo prazo, não permitindo que ele se torne refém do círculo vicioso de perda de passageiros, e limita o custo da fase intermediária com ajustes de oferta a serem realizados ao longo do contrato.

## **ANEXO II**

À

PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

**REF.: CONCORRÊNCIA PÚBLICA INTERNACIONAL Nº 03/SGAF/2021**

**OBJETO:**

### **DECLARAÇÃO**

Em cumprimento às determinações da Lei Federal nº 8.666/93, Decreto Federal nº 7.203/10 e Decreto Municipal nº 18.158/19, DECLARAMOS, para fins de participação na Concorrência Pública acima, que:

- a)** A empresa não está impedida de contratar com a Administração Pública, direta e indireta;
- b)** Não foi declarada inidônea pelo Poder Público, de nenhuma esfera;
- c)** Não existe fato impeditivo à habilitação da empresa;
- d)** A empresa não possui em seu quadro de pessoal menor de 18 anos em trabalho noturno, perigoso ou insalubre e menor de 16 anos em qualquer outro tipo de trabalho, salvo na condição de aprendiz, a partir de 14 anos;
- e)** A empresa está em dia com todas as determinações trabalhistas e demais legislações aplicáveis.
- f)** A empresa está ciente de que não poderá, na constância da relação contratual que venha a firmar com a Prefeitura, vir a contratar empregado que seja cônjuge, companheiro ou parente em linha reta ou colateral até o terceiro grau, de quaisquer pessoas ocupantes dos cargos de Prefeito, Vice-Prefeito, Secretários Municipais e de Vereadores.

Por ser a expressão da verdade, eu \_\_\_\_\_, representante legal desta empresa, firmo a presente.

\_\_\_\_\_  
DATA

\_\_\_\_\_  
ASSINATURA E CARIMBO

ANEXO III

MODELO DE DECLARAÇÃO DE ME / EPP

À

PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

REF.: CONCORRÊNCIA PÚBLICA INTERNACIONAL Nº 03/SGAF/2021

OBJETO: .....

A empresa \_\_\_\_\_, inscrita no CNPJ sob nº \_\_\_\_\_, por seu representante legal, o Sr(a) \_\_\_\_\_, portador(a) da Cédula de Identidade nº \_\_\_\_\_ e do CPF nº \_\_\_\_\_, declara, sob as penas da Lei e sem prejuízo das penalidades previstas neste EDITAL, que é **“Microempresa ou Empresa de Pequeno Porte”**, nos termos do enquadramento previsto na Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, e que não existem ocorrências pendentes que possam conduzi-la ao seu desenquadramento dos artigos 42 a 49 da referida Lei, estando, portanto, apta a usufruir dos benefícios da Lei na **Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021**, realizado pela Prefeitura de São José dos Campos.

Por ser a expressão da verdade, eu \_\_\_\_\_, representante legal do licitante, firmo a presente.

\_\_\_\_\_  
DATA

\_\_\_\_\_  
ASSINATURA E CARIMBO

## ANEXO IV

### INSTRUÇÕES PARA ELABORAÇÃO DA PROPOSTA:

Nos termos do EDITAL e seus Anexos, bem como das demais informações disponibilizadas no processo licitatório em epígrafe, com os quais este 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 estar abaixo da Tarifa Técnica de Remuneração de Referência no valor de **R\$5,24 (cinco reais e vinte e quatro centavos)** para o **lote 1** e **R\$4,94 (quatro reais e noventa e quatro centavos)** para o **lote 2**, data base de 1º de Janeiro de 2021, por passageiro transportado remunerável (passageiro equivalente), sob pena de desclassificação;
- (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 IVB**;
- (v) A Proposta de Preço levou em consideração todos os riscos assumidos pela CONCESSIONÁRIA no CONTRATO DE CONCESSÃO, conforme a minuta constante do **ANEXO VII** 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, com o início da operação;
- (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, IA a IF, e IV**, incluídos todos os seus respectivos volumes, deste EDITAL.

**Tendo apresentado proposta para os lotes 1 e 2, DECLARO que em sendo vencedor(a) de ambos os lotes, que minha preferência é para o lote nº .....**

## **ANEXO IVA**

### **MODELO DE PROPOSTA DE TARIFA DE REMUNERAÇÃO**

Este 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 Técnica 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 Consorciada: [•]**

**Empresa líder (quando aplicável): [•]**

**Endereço: [•]**

**Telefones de contato: [•]**

**Fax: [•]**

**Representante da Licitante: [•]**

**E-mail: [•]**

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA]

---

[LICITANTE]

**Por seu representante legal**

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]

## ANEXO IV B

### 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.

A tabela modelo, se desejar ser utilizada pela proponente, pode ser encontrada em <<https://www.sjc.sp.gov.br/media/130078/modelo-fluxo-de-caixa.zip>>. A proponente poderá entregar seu plano de negócios em outro formato que não o indicado neste anexo.

### Índice de Figuras

- Figura 1: Receita
- Figura 2: Parâmetros Econômicos
- Figura 3: Frota e quilometragem
- Figura 4: CAPEX veículos
- Figura 5: CAPEX - garagem e administrativo - metragem por tipo de material rodante
- Figura 6: CAPEX - garagem e administrativo
- Figura 7: CAPEX - espaço, terreno e móveis
- Figura 8: Investimentos
- Figura 9: Depreciação
- Figura 10: Valor residual
- Figura 11: Encargos Sociais
- Figura 12: Benefícios
- Figura 13: Pessoal - gerência
- Figura 14: Pessoal - administrativo
- Figura 15: Pessoal - manutenção
- Figura 16: Fator de utilização
- Figura 17: Despachantes e Fiscais
- Figura 18: Pessoal - motoristas, despachantes e fiscais
- Figura 19: Combustível
- Figura 20: Lubrificantes
- Figura 21: ARLA 32
- Figura 22: Rodagem
- Figura 23: Peças e Acessórios
- Figura 24: Custo Unitário Variável - síntese
- Figura 25: Custo Operacional Mensal da Frota
- Figura 26: Despesas Operacionais Obrigatórias de Frota
- Figura 27: Custos com serviços
- Figura 28: Custos com aluguel de garagem
- Figura 29: Custos de aluguel de veículos administrativos (fiscalização e controle)
- Figura 30: Custo Mensal com Monitoramento de Frota
- Figura 31: Garantia e Execução Contratual
- Figura 32: Despesas Administrativas Mensais
- Figura 33: Impostos
- Figura 34: Despesas Pré-operacionais



Figura 35: Plano de Frota

Figura 36: Resultados

Figura 37: Resultados - peso nos custos

## **1 Condições gerais do Plano de Negócios**

**1.1** O Plano de Negócios a ser elaborado é de exclusiva responsabilidade do 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, o 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 IVB - Diretrizes para Elaboração do Plano de Negócios

**1.9** O licitante deverá realizar as projeções em Real com referência em janeiro de 2021 (não considerar a inflação), tendo em vista que este é o período de referência dos estudos econômico-financeiros apresentados.

## 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 descreve 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. Preencher os campos em branco que achar necessário - nem todos os campos em branco devem ser necessariamente preenchidos.

### 2.1 Receita

Na aba “receita” deverá ser indicada a demanda média mensal de passageiros equivalentes para cada período. Como estudantes pagam meia tarifa, pode ser adotado um fator de 0,5 para esse tipo de passageiro; como o vale transporte em São José dos Campos é R\$ 5,20 e a passagem de Bilhete único comum é R\$ 4,50 (valores de janeiro de 2021), pode ser adotado o fator de 1,15 para passageiros que utilizam Vale Transporte. Passageiros que pagam em dinheiro podem ter peso 1, assim como passageiros que pagam com Bilhete Único comum. Os demais (isentos, integrações) não devem ser considerados para a conta de passageiros equivalentes.

Modelo de demanda	
12 primeiros meses	
do 13º ao 24º mês	
a partir do 25º mês	

**Figura 1: Receita**

Fonte e elaboração próprias.

O proponente deve, então, indicar a quantidade média mensal de passageiros equivalentes para cada período que estima que o sistema terá.

### 2.2 Parâmetros Econômicos

Parâmetros Econômicos	
Ano Início do contrato	2021
Tempo de projeto (anos)	10
WACC (anual)	
WACC (mensal)	0,000%
Capital de giro (% receita líquida)	

**Figura 2: Parâmetros Econômicos**

Fonte e elaboração próprias.

As CONCESSIONÁRIAS deverão preencher a alíquota de capital de giro e o campo de Custo Médio Ponderado de Capital anual (CMPC, ou na sigla em inglês: WACC). O CMPC mensal se ajusta automaticamente a partir do anual.

## 2.3 Frota e quilometragem

Frota		
	unidades	quilometragem rodada (mês)
Articulado (23m)		
Padron sem ar condicionado		
Midiônibus		
Microônibus		
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
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									
	Preço unitário	Preço por unidade	Preço por unidade	Unidades	Resposta por unidade	Vida útil - depreciação (anos)	Valor residual - depreciação	Valor a depreciar	Método de depreciação
Articulado (23m)				0	0	100%	1,00	100%	100%
Padron sem ar condicionado				0	0	100%	1,00	100%	100%
Midiônibus				0	0	100%	1,00	100%	100%
Microônibus				0	0	100%	1,00	100%	100%

	Preço unitário	Unidades	Investimento	Resposta por unidade	Vida útil	Valor residual	Valor a depreciar	Método
Previdência de apoio operacional (comercio)	140.000	1	140.000	100%	1,00	0%	140.000	Lin
Previdência administrativa (de manutenção e condção)	80.000	1	80.000	100%	1,00	0%	80.000	Lin
Previdência de manutenção e hardware e software	20.000	0	0	100%	1,00	0%	20.000	Lin

**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 IF, o proponente deverá prever a renovação do veículo antes do fim da vida útil, a fim de preservar a idade máxima prevista. A aquisição de veículos administrativos como CAPEX é opcional, podendo a licitante alugá-los.

## 2.5 CAPEX – garagem e administrativo

	Unidades	Metros <sup>2</sup> 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. Cumpre ressaltar, no entanto, que a compra de terreno para garagem é opcional, podendo a licitante alugar o terreno. Nesse caso, deverá preencher os custos de OPEX de garagem, conforme explicitado mais adiante.

Metragem total em terreno para garagem	0
Preço do terreno (m <sup>2</sup> )	
Metragem das instalações extras 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 não precisa necessariamente ser na cidade de São José dos Campos, qual porcentagem do terreno que receberá edificações e qual o preço de construção médio dessas edificações. Em caso de aluguel do terreno basta colocar o preço do terreno (m<sup>2</sup>) como sendo R\$00,00. Percentual de instalações extras ficam a critério do proponente para definir.

	Preço unitário	Unidades	Investimento	Reposição por término	Vida útil - depreciação	Valor residual - depreciação	Método de depreciação
Espaço ocupado e construído	0	1	0	0%		0%	Linear
Terreno	0	1	0	0%		0%	Linear
Móveis, softwares (adm)		1	0	100%		0%	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

Mês	Articulado (23m)	Pequeno ônibus com dois eixos	Médio Ônibus	Micro Ônibus	Valor de apoio operacional (acessos)	Valor de manutenção (depreciação e consumo)	ITC (depreciação ambiental - herbáceas e arbóreas)	Espaço ocupado e construído	Terreno	Móveis, softwares (adm)	Total
0											0,0
1											0,0
2											0,0
3											0,0
4											0,0
5											0,0
6											0,0
7											0,0
8											0,0
9											0,0
10											0,0

**Figura 8: Investimentos**

Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá indicar o fluxo de investimento desde o mês zero até o mês 120 para cada tipo de investimento que será feito.

## 2.7 Depreciação

Mês	Articulado (23m)	Padrão sem ar condicionado	Microbús	Microônibus	Veículo de apoio operacional (jockey)	Veículo administrativo (fiscalização e controle)	OTV (fiscalização eletrônica - hardware e software)	Capacidade ocupada e controlada	Tenidos	Móveis, softwares (adm)	Total
0											R\$ -
1											R\$ -
2											R\$ -
3											R\$ -
4											R\$ -
5											R\$ -
6											R\$ -
7											R\$ -
8											R\$ -
9											R\$ -
10											R\$ -

**Figura 9: Depreciação**  
Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá indicar o fluxo de depreciação desde o mês zero até o mês 120 para cada tipo de investimento que será feito.

## 2.8 Valor residual

Mês	Articulado (23m)	Padrão sem ar condicionado	Microbús	Microônibus	Veículo de apoio operacional (jockey)	Veículo administrativo (fiscalização e controle)	OTV (fiscalização eletrônica - hardware e software)	Capacidade ocupada e controlada	Tenidos	Móveis, softwares (adm)	Total
0											R\$ -
1											R\$ -
2											R\$ -
3											R\$ -
4											R\$ -
5											R\$ -
6											R\$ -
7											R\$ -
8											R\$ -
9											R\$ -
10											R\$ -

**Figura 10: Valor residual**  
Fonte e elaboração próprias.

O proponente deverá indicar o fluxo de valor residual desde o mês zero até o mês 120 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
<b>Grupo A</b>	
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%
<b>Total grupo A</b>	<b>16,80%</b>
<b>Grupo B</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%
<b>Total grupo B</b>	<b>13,49%</b>
<b>Grupo C</b>	
Aviso prévio indenização	4,54%
Depósito por rescisão	4,56%
Indenização adicional	0,33%
<b>Total grupo C</b>	<b>9,43%</b>
<b>Grupo D</b>	
Incidência do grupo A sobre o grupo B	2,27%
<b>Total</b>	<b>41,99%</b>

**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
<b>Total</b>		<b>0,00</b>
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
Diretor			41,99%	0,00	0,00
Auxiliar à gerência			41,99%	0,00	0,00
Ger. Administrativo RH			41,99%	0,00	0,00
Ger. Manutenção			41,99%	0,00	0,00
Ger. Operação			41,99%	0,00	0,00
Auxiliar à diretoria			41,99%	0,00	0,00

**Figura 13: Pessoal – gerência**  
Fonte e elaboração próprias.

	Quantidade	Salário nominal (R\$ Encargos (%))	Benefícios mensais	Custo por funcionário (	Custo por categoria (R\$/mês)
Motorista carro leve			41,99%	0,00	0,00
Encarregado pessoal			41,99%	0,00	0,00
Auxiliar pessoal			41,99%	0,00	0,00
Encarregado tesouraria			41,99%	0,00	0,00
Auxiliar tesouraria			41,99%	0,00	0,00
Encarregado tráfego			41,99%	0,00	0,00
Supervisor tráfego			41,99%	0,00	0,00
Auxiliar tráfego			41,99%	0,00	0,00
Fiscal			41,99%	0,00	0,00
Supervisor bilhetagem			41,99%	0,00	0,00
Auxiliar bilhetagem			41,99%	0,00	0,00
Analista de custos			41,99%	0,00	0,00
Auxiliar de vídeo monitoramento			41,99%	0,00	0,00
Vigia			41,99%	0,00	0,00
Faxineiro			41,99%	0,00	0,00
Copeiro			41,99%	0,00	0,00
Entregador (office-boy)			41,99%	0,00	0,00
Recepcionista			41,99%	0,00	0,00
Técnico segurança do trabalho			41,99%	0,00	0,00
Engenheiro segurança do trabalho			41,99%	0,00	0,00
Porteiro			41,99%	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 e Agentes Operacionais**  
Fonte e elaboração próprias.

O total de despachantes, fiscais e agentes operacionais será uma proporção do total de motoristas: o proponente deverá indicar essa proporção.

PESSOAL - OPERAÇÃO							
	Quantidade	Salário nominal (R\$)	Encargos (%)	Benefícios mensais (R\$)	Adicional noturno (R\$/mês)	Custo por funcionário (R\$/mês)	Custo por categoria (R\$/mês)
Motorista	0		41,99%	0,00	0	0,00	0,00
Despachante de transportes coletivos (exceto trem)	0		41,99%	0,00	0	0,00	0,00
Fiscal de transportes coletivos (exceto trem)	0		41,99%	0,00	0	0,00	0,00
Agente Operacional	0		41,99%	0,00	0	0,00	0,00
Total / médias	0	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	0,00

**Figura 18: Pessoal - motoristas, despachantes, fiscais e agentes operacionais.**  
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). Fica estabelecido o seguinte descritivo como orientação à distribuição dos cargos na operação:



## Agente Operacional

Acompanha, auxilia e orienta as atividades atinentes à operação diária do transporte público municipal. Pode exercer suas funções embarcado em linhas de maior circulação, ou ainda, nos terminais e áreas de integração. Excetua-se de suas funções aquelas específicas dos fiscais de transporte coletivo e dos despachantes de transportes coletivos. Auxilia na formação de filas de embarque bem como orienta a população nos terminais e áreas de integração, realiza coleta de informações para pesquisas de interesse relacionadas ao sistema de transporte coletivo municipal.

## Despachante de Transportes Coletivos

Auxilia e organiza as operações diárias do transporte coletivo. Pode atuar no auxílio do cumprimento dos horários e preenchimento de relatórios. O Despachante é responsável por preparar as escalas de operadores, administrar os turnos, horários e mudanças de escala, bem como atua na liberação do veículo para operação.

## Fiscal de Transportes Coletivos

Fiscalizam as operações do transporte coletivo como, condições de operação dos veículos, cumprimento dos horários, entre outros. Responsáveis por atuar em ocorrências, controle de irregularidades, bem como na garantia do cumprimento das normas estabelecidas, realizando vistorias e diligências.

## Motorista

Conduz e vistoria os veículos de transporte coletivo de passageiros urbanos, verifica itinerário de viagens, controlam o embarque e desembarque de passageiros e os orientam quanto a tarifas, itinerários, pontos de embarque e desembarque e procedimentos no interior do veículo.

### 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 (RS)	Articulado (23m)	Padron sem ar condicionado	Midiônibus	Microônibus
Óleo de carter				
Óleo de caixa de mudanças				
Óleo diferencial				
Fluído 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				
Fluído 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!
<b>Custo unitário variável (R\$/km)</b>	<b>#DIV/0!</b>	<b>#DIV/0!</b>	<b>#DIV/0!</b>	<b>#DIV/0!</b>
<b>Peças e acessórios (veículo/mês)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**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
<b>Custo operacional da frota (R\$/mês)</b>	<b>#DIV/0!</b>	<b>#DIV/0!</b>	<b>#DIV/0!</b>	<b>#DIV/0!</b>

**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
<b>Total (R\$/ano)</b>			<b>0</b>

**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
<b>Serviços públicos</b>	<b>0</b>
Água	
Luz	
Telefonia Geral	
Serviços 0800 (call center)	
<b>Serviços de terceiros</b>	<b>0</b>
Administração de rede/data center	
Rede de comunicação	
Honorário de advogados	
Auditoria externa	
Comunicação social	
Treinamento	
<b>Sistema de atendimento ao público</b>	

**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.

Garagem			
Metragem	Valor (R\$/m²)	Aluguel mensal (R\$)	Aluguel no contrato todo
0		0	0

**Figura 28: Custos de aluguel de garagem**  
Fonte e elaboração próprias.

Conforme dito, o proponente poderá optar por alugar espaço de garagem. Nesse caso preencher o valor mensal do metro quadrado.

Aluguel veículos administrativos (fiscalização e controle)			
Total de veículos	Aluguel (R\$/mês)	Aluguel mensal	
		0	

**Figura 29: Custos de aluguel de veículos administrativos (fiscalização e controle)**  
Fonte e elaboração próprias.

Conforme dito, o proponente poderá optar por alugar os veículos administrativos (fiscalização e controle). Nesse caso, deverá preencher o total de veículos e o aluguel mensal com cada um deles.

Operação e manutenção do sistema	Total	Unitário	Veículos
ITS (veículo/mês)		0	

**Figura 30: 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	
<b>Custo por ano (R\$)</b>	<b>0</b>

**Figura 31: 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	0
Serviços de terceiros	0
Sistema de atendimento ao público	0
Operação e manutenção do sistema	0
Aluguel de veículos	0
Garantia de execução contratual	0

**Figura 32: 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
Limite de isenção IR Adicional -R\$ mês	20.000
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%
INSS	2,00%

**Figura 33: 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, treinamento, projeto, etc	
Despesas com sistema de atendimento ao cidadão	
Outras despesas pré-operacionais	

**Figura 34: 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 35: 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)	8
<b>Resultados</b>	
VPL	#NÚM!
TIR (mensal)	Erro
<b>Tarifa técnica</b>	
	Zerando VPL
Por passageiros equivalentes	0.00
Por passageiros totais	#DIV/0!
<input type="button" value="Calcular tarifa"/>	

**Figura 36: 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.

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 37: Resultados – peso nos custos**

Fonte e elaboração próprias.

Para verificar a tarifa de equilíbrio na data-base de 2021, o proponente deverá indicar o lote para o qual a proposta está sendo feita.

Lote de referência	Lote 1
--------------------	--------

**Figura 38: Resultados: - Lote de referência**

Fonte e elaboração próprias.

Com isso, o modelo escolherá o fator de reajuste adequado para o lote e indicará a tarifa na data base de janeiro de 2021.

Tarifa técnica janeiro/2021	4,12
Fator ajuste - fórmula paramétrica lote 1	2,89%
Fator ajuste - fórmula paramétrica lote 2	3,07%

**Figura 39: indicação da tarifa técnica de equilíbrio na data base de janeiro de 2021.**

Fonte e elaboração próprias.

## ANEXO V

### DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE FINANCEIRA

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.

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA]

---

[LICITANTE]

**Por seu representante legal**

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]



## ANEXO VI

### DECLARAÇÃO DE ACEITAÇÃO DOS TERMOS DO EDITAL

CP Nº 03/SGAF/2021

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 as informações e das condições para o cumprimento das obrigações objeto da Licitação, e em especial das características do sistema viário e da área urbana do município e locais onde são prestados os serviços de transporte coletivo objeto da licitação, tendo considerado suficientes as informações recebidas para a elaboração da sua proposta.

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA]

---

[LICITANTE]

**Por seu representante legal**

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]



## ANEXO VII

### MINUTA-MODELO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

CONTRATO Nº \_\_\_\_\_

CONTRATANTES: O MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS E  
.....

Para a **CONCESSÃO, A TÍTULO ONEROSO, DA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS OPERACIONAIS DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DO MUNICÍPIO**, regida pelas Leis federais n.º 8.666/1993 e n.º 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 os Decretos n.º 18.551, de 18 de junho de 2020 e n.º 18.743 de 12 de fevereiro de 2021.

Data: .../.../2021

Prazo: 10 (dez) anos

Valor: R\$ .....

MODALIDADE: Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021

Processo Interno: \_\_\_\_\_

#### DAS PARTES

O MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, com sede à Rua José de Alencar, n.º 123, Vila Santa Luzia, inscrito no CNPJ sob o n.º 46.643.466/0001-06, Inscrição Estadual n.º isento, representado pelo Secretário da Secretaria de Mobilidade Urbana, Sr. ...., portador do CPF n.º ..... e do RG n.º ....., autorizado pelo Decreto de delegação n.º .... de... de ....., adiante designado simplesmente **CONCEDENTE**, e ....., com sede à ....., na cidade de ....., inscrita no CNPJ sob o n.º ....., Inscrição Municipal n.º ....., representada por ....., Sr. ...., portador do CPF n.º ..... e do RG. n.º ....., residente e domiciliado à ..... na cidade de ....., adiante designada simplesmente **CONCESSIONÁRIA**, nos termos do disposto nas Leis Federais n.ºs 8.666/93, 8.987/95 e 12.587/12, na Lei Complementar Municipal n.º 629/2020, no Decreto Municipal n.º 18.551/2020, bem como no EDITAL de Concorrência Pública Internacional de n.º 03/SGAF/2021 e nas demais normas aplicadas na espécie, mediante as cláusulas e condições seguintes, ajustam o que se segue:

## CLÁUSULA 1ª – DO OBJETO, DA ÁREA E DO PRAZO DA CONCESSÃO.

**1.1.** 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 IB** do EDITAL de Concorrência Pública Internacional n.º 03/SGAF/2021, a cujas regras o presente instrumento se submete, assim como às regras contidas na legislação municipal de transporte coletivo.

**1.2.** 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:

- I. Serviço Regular,
- II. Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa; e
- III. Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica.

**1.2.1.** 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 integrações tarifárias exigidas em lei municipal, a ser ofertado conforme as OSOs confirmadas pelo CONCEDENTE durante a vigência do CONTRATO DE CONCESSÃO.

**1.2.2.** 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 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.

**1.2.2.1.** 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.

**1.2.2.2.** Na categoria Partida Flexível do Serviço Sob Demanda Tarifa Fixa, cada linha operará com um itinerário fixo e um número fixo de partidas por período, mas em que parte das partidas não tem horário pré-determinado, sendo os veículos despachados em função da demanda, 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.

**1.2.2.3.** 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.

**1.2.3.** 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 do CONCEDENTE.

**1.2.3.** 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 e fornecido pelo CONCEDENTE, direta ou indiretamente.

**1.3.** A prestação dos serviços descritos no **item 1.2** será exercida por qualquer Modo de Transporte autorizado pelo CONCEDENTE no **ANEXO IC** do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº. 03/SGAF/2021 ou por regulamento municipal que venha a substituí-lo.

**1.4.** A execução dos serviços descritos nesta Cláusula 1ª, especialmente no **item 1.2.**, deve ser realizada mediante a utilização de frota de veículos, recursos humanos e materiais adequados em conformidade com os anexos técnicos do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021, especialmente os **ANEXOS IA-IF e IV**, e com o *layout* e a comunicação visual fornecidos pela SEMOB no momento da assinatura deste Contrato, com os Decretos nº. 18551/2020 e nº. 18743/2021, assim como com a legislação municipal de transporte coletivo.

**1.5.** 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 serem instalados pelo Município, direta ou indiretamente, no interior dos veículos, equipamentos estes destinados à leitura dos meios de pagamento autorizados pelo Município.

**1.6.** No início da operação, a CONCESSIONÁRIA prestará os serviços objeto da CONCESSÃO conforme as especificações do Projeto Básico da rede de transporte inicial, especialmente com as diretrizes do **ANEXO IB** do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021.

**1.6.1.** 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 IB** do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021 visando à realização de um Ajuste da Rede de Transporte Inicial para racionalização do serviço, para ampliação da qualidade e garantia da modicidade tarifária.

**1.7.** 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, que consiste em um 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 a disponibilização de linha de acesso gratuito, durante o horário comercial, conforme descrito no **ANEXO ID** do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021.

**1.8.** 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 esta autorizadas, conforme o caso, em Especificações de Serviço e OSOs, na forma deste CONTRATO DE CONCESSÃO, do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021 e seus anexos.

**1.9.** 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 03/SGAF/2021, incluindo seus anexos, e da legislação municipal vigente, observadas as particularidades dos tipos de serviço descritos nesta Cláusula 1ª, especialmente no **item 1.2.**

**1.9.1.** 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.

**1.9.2.** O CONCEDENTE realizará outros Ajustes Operacionais necessários, que não sejam ocasionados pelos motivos apontados no item anterior, após verificada a necessidade de ajustar as características operacionais do Sistema de Transporte Público nos termos do Decreto nº. 18.551/2020 ou de outra regulação municipal que venha a substituí-lo.

**1.9.3.** As variações de oferta e demanda eventualmente ocasionadas pelos Ajustes Operacionais não serão por si só causa para a Revisão Extraordinária do CONTRATO DE CONCESSÃO.

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

**1.10.1.** A modelagem econômico-financeira descrita no **ANEXO IF** demonstra a amortização dos investimentos para execução do Contrato no prazo de 10 (dez) anos, não estando prevista no EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021 a necessidade de investimentos adicionais ou custos operacionais adicionais aos indicados no **ANEXO IF**.

**1.10.2.** O prazo para início da operação dos serviços é de 150 (cento e cinquenta) dias, contado da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO, podendo o início da operação ocorrer antes de decorrido o prazo, por acordo entre o CONCEDENTE e a CONCESSIONÁRIA.

**1.10.3.** No prazo máximo de 10 (dez) dias, anteriores à data definida para o início da operação, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar a frota para vistoria pelo CONCEDENTE.

**1.10.3.1.** No decorrer do período entre a assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO e o vencimento do prazo para a apresentação 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 se dê a presença de um representante do CONCEDENTE às referidas instalações.

**1.10.3.2.** A CONCESSIONÁRIA deverá manter instalações de garagem apropriadas para a conservação da frota e para servir de apoio à operação, que poderão estar localizadas em qualquer endereço conveniente para a boa prestação dos serviços por parte da CONCESSIONÁRIA, inclusive fora do Município de São José dos Campos, não cabendo ao CONCEDENTE especificar qualquer característica mínima para as instalações de garagem que a CONCESSIONÁRIA entender como convenientes.

## **CLÁUSULA 2ª – DA REMUNERAÇÃO.**

**2.1.** 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 de serviço ..... ao final da Licitação, conforme os valores indicados pela CONCESSIONÁRIA, observando-se as condições previstas no EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021, neste Contrato e na legislação municipal.

**2.1.1.** A Tarifa Técnica de Remuneração proposta pela CONCESSIONÁRIA foi 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.

**2.1.1.1.** A Tarifa Técnica de Remuneração para o Lote ....., com o julgamento da Licitação, foi fixada em R\$... ( ).

**2.1.2.** A remuneração final cabível à CONCESSIONÁRIA poderá variar conforme a verificação do Índice de Confiabilidade detalhado no **ANEXO IE** do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021 e com as modificações que vierem a ser aplicadas pelo CONCEDENTE aos seus parâmetros e à sua metodologia ao longo da execução deste CONTRATO DE CONCESSÃO.

**2.1.3.** O desempenho da CONCESSIONÁRIA avaliado conforme o Índice de Confiabilidade, cuja metodologia está detalhada no **ANEXO IE** do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021, pode gerar Bônus ou Dedução na aplicação da Tarifa Técnica de Remuneração, a serem liquidados conforme as regras de compensação para o fluxo de remuneração da CONCESSIONÁRIA.

**2.1.3.1.** As CONCESSIONÁRIAS receberão Bônus ou Deduções por seu próprio desempenho no Índice de Confiabilidade e o desempenho inesperado ou inadequado dos serviços e/ou equipamentos de tecnologia utilizados para obter o Índice de Confiabilidade que não for atribuível às CONCESSIONÁRIAS não lhes causará aumento ou dedução na remuneração, e nem qualquer prejuízo.

**2.1.4.** A liquidação de eventuais Bônus gerados à CONCESSIONÁRIA por conta do seu enquadramento no Limite de Tolerância previsto no **ANEXO IE** do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021 dependerá da existência de fundos suficientes gerados pelas deduções e 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 sendo alcançado esse limite, será necessário repartir o total de recursos disponíveis entre as linhas em função de seu valor a receber.

**2.1.5.** O Índice de Confiabilidade será objeto de Notificação à CONCESSIONÁRIA durante os 12 (doze) primeiros meses de operação e somente incidirá sobre a sua remuneração, gerando Bônus ou Deduções, assim como multas, a partir do 13º (décimo terceiro) mês de operação, ou após realizado o Ajuste da Rede de Transporte Inicial.

**2.2.** À CONCESSIONÁRIA caberá a remuneração pela Tarifa Técnica de Remuneração por Passageiro Equivalente, como consta no **ANEXO IF** do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021.

**2.2.1.** As gratuidades e descontos tarifários em vigor para o Sistema de Transporte Público de São José dos Campos são os relacionados nos **ANEXOS I, item 10, e IV, assim como as integrações tarifárias são as relacionadas nos ANEXOS I e IV** do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021.

**2.2.2.** 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 pela CONCESSIONÁRIA e não são causa para revisão do CONTRATO DE CONCESSÃO.

**2.3.** O CONCEDENTE poderá incluir futuramente o Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica em Especificação de Serviço para ser operado pela CONCESSIONÁRIA, ocasião em que será realizada Revisão Extraordinária do CONTRATO DE CONCESSÃO.

**2.3.1.** 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 à CONCESSIONÁRIA nesse caso será tratada como Receita Alternativa do Sistema de Transporte Público.

**2.3.2.** Além de outras regras que sejam definidas pelo CONCEDENTE para a remuneração 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 estes fatores da operação específica do Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica.

**2.3.3.** Por se tratar de Receita Alternativa do serviço de transporte público possibilitada à CONCESSIONÁRIA, a operação do Serviço Sob Demanda Tarifa Dinâmica será opcional para a CONCESSIONÁRIA.

**2.4.** 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 n.º 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.

**2.4.3.** Quaisquer fontes de Receita Alternativa terão parcela revertida para o CONCEDENTE em prol da modicidade tarifária, conforme estiver estabelecido na legislação municipal, e nos respectivos regulamentos que venham a ser editados na vigência do CONTRATO DE CONCESSÃO.

a) A parcela a ser revertida para o CONCEDENTE por conta da exploração de Receitas Alternativas pela CONCESSIONÁRIA será fixada conforme os parâmetros estabelecidos no **ANEXO IF** do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021.

**2.5.** A Tarifa Pública a ser cobrada dos USUÁRIOS não guarda relação direta com a Tarifa Técnica de Remuneração por força do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021 e é fixada pelo CONCEDENTE, nos termos da legislação municipal, podendo 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; e
- c) Dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de USUÁRIOS, conforme as gratuidades e integrações previstas na legislação municipal.

**2.6.** A Tarifa Técnica de Remuneração será objeto de Reajuste Anual, Revisão Ordinária e Revisão Extraordinária, conforme cabível, nos termos do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº03/SGAF/2021, do CONTRATO DE CONCESSÃO e da legislação municipal, visando manter reais os valores aplicáveis ao CONTRATO DE CONCESSÃO, assim como manter o equilíbrio econômico-financeiro da Concessão constante.

**2.7.** 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 IA do EDITAL** de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021.

a) A implantação e disponibilização de Meios de Pagamento para produtos tarifários de transporte público de forma dissociada dos CONTRATOS DE CONCESSÃO objeto desta Licitação não gerará custos ou encargos adicionais às CONCESSIONÁRIAS, não sendo a estas cabível nenhum investimento para implantação ou disponibilização ou pagamento pelo uso do serviço de terceiros a ser contratado diretamente pelo CONCEDENTE para viabilizar para os USUÁRIOS os Meios de Pagamento.

**2.7.1.** 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 IA do EDITAL** de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021.

a) A implantação, manutenção e operação de sistema de liquidação e compensação financeira, ao qual as CONCESSIONÁRIAS deverão obrigatoriamente aderir para receber sua remuneração, não gerará custos ou encargos adicionais às CONCESSIONÁRIAS, não sendo a estas cabível nenhum investimento para implantação ou disponibilização ou pagamento pelo uso do serviço de terceiros a ser contratado diretamente pelo CONCEDENTE para viabilizar a liquidação e compensação de valores relativa aos pagamentos pelo uso do transporte público e ao repasse da remuneração devida às CONCESSIONÁRIAS.

**2.7.2.** O desempenho inesperado ou inadequado dos serviços e/ou equipamentos responsáveis pelos pagamentos e compensações financeiras do serviço de transporte público não atribuível à CONCESSIONÁRIA não lhe causará prejuízo.

### **CLÁUSULA 3ª – INDICADORES DE DESEMPENHO E QUALIDADE**

**3.1.** Os INDICADORES DE DESEMPENHO descritos no **ANEXO IE** do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021 devem ser observados pela



CONCESSIONÁRIA e seu descumprimento pode vir a gerar sanções administrativas para a CONCESSIONÁRIA, ou os efeitos sobre a remuneração previstos na Cláusula 2ª deste CONTRATO DE CONCESSÃO, sem prejuízo da obrigação de cumprimento dos deveres especificados na legislação pertinente, nos regulamentos e neste CONTRATO DE CONCESSÃO.

#### **CLÁUSULA 4ª – DO PROCEDIMENTO PARA O REAJUSTE DAS TARIFAS E A REVISÃO ORDINÁRIA E EXTRAORDINÁRIA DO CONTRATO.**

4.1. A CONCESSIONÁRIA fará jus ao Reajuste Anual da Tarifa Técnica de Remuneração, nos termos deste Contrato, do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021 e da legislação federal e municipal aplicável.

4.1.1. 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 referente aos salários nos últimos 12 (doze) meses anteriores ao Reajuste Anual. Será utilizado o índice acumulado do INPC (Índice Nacional de Preços ao Consumidor - IBGE) da data base de referência para o primeiro Reajuste Anual, ou da data do último Reajuste Anual, se for o caso, até a data de Reajuste Anual.
- $c$ : é a variação percentual acumulada dos preços dos combustíveis nos últimos 12 (doze) meses anteriores ao Reajuste Anual. 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 à data base de referência para o primeiro Reajuste Anual ou ao mês anterior ao último Reajuste Anual, conforme o caso, e o preço correspondente ao mês anterior do Reajuste Anual.
- $p$ : é a variação do índice acumulado da inflação nos últimos 12 (doze) meses. Será utilizado o IPC - FIPE. Esse índice é divulgado em publicação mensal realizada pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas da Universidade de São Paulo - FIPE. Será utilizada a variação do índice da data base de referência para o primeiro Reajuste Anual, ou da data do último Reajuste Anual, se for o caso, até a data de Reajuste Anual.
- $x_w$  : porcentagem dos custos operacionais no que diz respeito aos gastos com salários, conforme consta no Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA.
- $x_c$  : porcentagem dos custos operacionais no que diz respeito aos gastos com combustível, conforme consta no Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA.
- $x_p$ : porcentagem dos custos operacionais no que diz respeito ao que não é nem salário e nem combustível, conforme consta no Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA.

- $R_t$ : é o Fator de Reajuste Anual vigente no ano  $t$  .

**4.1.2.** O Fator de Reajuste  $R$  será específico para cada lote. Abaixo fatores de reajuste calculados de acordo com o Fluxo de Caixa de Referência. Tais valores devem ser recalculados de acordo com o Fluxo de Caixa do Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA de cada um dos lotes:

$$R_1 = [0,40w + 0,30c + 0,30p] X 100$$

$$R_2 = [0,42w + 0,28c + 0,30p] X 100$$

Onde:

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

**4.1.3.** A data de referência inicial para o primeiro Reajuste Anual é de 12 meses a contar da PROPOSTA apresentada na **CONCORRÊNCIA PÚBLICA INTERNACIONAL Nº 03/SGAF/2021**, cujos estudos econômico-financeiros que a embasaram possuem o mês de janeiro/2021 como data base. O primeiro Reajuste Anual ocorrerá 12 (doze) meses após a data da PROPOSTA se outro fato anterior não ensejar Reajuste na Tarifa Técnica. Os Reajustes Anuais subsequentes ocorrerão 12 (doze) meses após o último reajuste, que pode se dar no âmbito das Revisões Ordinárias ou Extraordinárias.

**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 1.6.1. deste Contrato**, o que deve ser aprovado pela SEMOB e implementado pelas CONCESSIONÁRIAS até o 14º (décimo quarto) mês de execução da CONCESSÃO.

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

I. A segunda Revisão Ordinária terá início após 4 (quatro) anos da Data de Assunção do objeto do CONTRATO DE CONCESSÃO;

II. A terceira Revisão Ordinária terá início após 7 (sete) anos da Data de Assunção do objeto do CONTRATO DE CONCESSÃO;

III. A quarta Revisão Ordinária terá início no 10º ano após a da Data de Assunção do objeto do CONTRATO DE CONCESSÃO.

**4.2.3.** A Revisão Ordinária será realizada baseando-se nas práticas contábeis aceitas para a metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, e tem por objetivo:

I. 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 Remuneração;

II. Promover o equilíbrio econômico-financeiro da CONCESSÃO por outros meios que não a correção da Tarifa Técnica de Remuneração, de acordo com as premissas econômicas fixadas nos Anexos do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021 e refletidas neste CONTRATO DE CONCESSÃO;

III. Alterar os pesos correspondentes aos elementos da expressão paramétrica que correspondem às porcentagens  $x_w$ ,  $x_c$ ,  $x_p$ , definidas no **item 4.1.1 deste Contrato**, 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 IF** do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021 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:

- I. 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;
- II. 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 de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021, se tal ocorrência causar comprovada repercussão nos custos da CONCESSIONÁRIA, para mais ou para menos;
- III. A criação, alteração ou extinção de tributos, ressalvados os impostos sobre a renda, que incidem sobre o serviço ou a receita da CONCESSIONÁRIA 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;
- IV. A alteração da forma de cobrança do INSS sobre a Folha de Pagamento conforme considerado no Plano de Negócios, observando as disposições da Lei n.º 12.546, de 14 de dezembro de 2011, com alterações da Lei Federal n.º 13.670, de 30 de maio de 2018, ou norma que vier a substituí-la ou alterá-la;
- V. Modificações nos encargos da CONCESSIONÁRIA, relativos aos investimentos, em relação ao definido no EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021, de comprovada repercussão nos custos da CONCESSIONÁRIA, para mais ou para menos, conforme o caso;
- VI. 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;
- VII. A não concretização da demanda projetada como base dos estudos técnicos e econômicos do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021 no início da operação dado o possível impacto da pandemia causada pela COVID-19 na demanda por serviços de transporte público, cabendo ao CONCEDENTE realizar os

ajustes necessários na oferta do serviço e/ou na política tarifária de modo a preservar o equilíbrio econômico-financeiro da CONCESSÃO.

**4.3.2.** A Revisão Extraordinária pode ser realizada desde o momento da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO.

**4.3.3.** São riscos assumidos pela CONCESSIONÁRIA, que não ensejam a Revisão Extraordinária do Contrato, independentemente de outros mencionados no EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021 e neste 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 deste Contrato**; e
- 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 Licitação.

**4.4.** O processo de Revisão Extraordinária e Revisão Ordinária será realizado de forma a assegurar que seja mantido o Valor Presente Líquido do fluxo de caixa do projeto, empregando como taxa de desconto o Custo Médio Ponderado de Capital utilizado na formulação do Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA. A Taxa Interna de Retorno do fluxo de caixa do Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA deve ser igual ao Custo Médio Ponderado de Capital proposto pela CONCESSIONÁRIA no seu Plano de Negócios. O procedimento de revisão assegurará que:

$$\sum_{i=j}^{10} \frac{FC_i^{atual}}{(1 + CMPC)^i} - \sum_{i=j}^{10} \frac{FC_i^{revisado}}{(1 + CMPC)^i} = 0$$

onde:

- (i) j é o ano contratual associado ao primeiro ano do período da revisão contratual em curso;
- (ii)  $FC_i^{atual}$  é o fluxo de caixa do ano i na planilha vigente no início do processo de revisão contratual;
- (iii)  $FC_i^{revisado}$  é o fluxo de caixa do ano i na planilha resultante do processo de revisão, após adotada a forma de recomposição escolhida pelo CONCEDENTE;
- (iv) CMPC é o Custo Médio Ponderado de Capital do Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA.

## **CLÁUSULA 5ª – DOS DIREITOS, GARANTIAS E OBRIGAÇÕES DO PODER CONCEDENTE E DA CONCESSIONÁRIA.**

**5.1.** As obrigações da CONCESSIONÁRIA relacionadas à execução do objeto da CONCESSÃO, além de outras responsabilidades definidas em outras Seções deste

Contrato, no EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021, e na legislação municipal, incluem:

- I.A aquisição, 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 ID** do EDITAL Concorrência de Pública Internacional nº 03/SGAF/2021 ou como o CONCEDENTE eventualmente vier a determinar posteriormente.
- III.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 n.º 13.709, de 14 de agosto de 2018) e seus respectivos Decretos complementares.
- IV.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 definidas no Decreto n.º 18.551/2020 ou outro regulamento que venha a alterá-lo ou substituí-lo.
- V.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 n.º 18.551/2020 ou outro regulamento que venha a alterá-lo ou substituí-lo.
- VI.A aquisição de frota como especificada no **ANEXO IC** do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021, 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.
- VII.A reposição da frota conforme venha a ser necessário ao longo do CONTRATO DE CONCESSÃO de acordo com as diretrizes do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) PROCONVE P-8.
- VIII.A prestação de serviço adequado, na forma prevista neste contrato, na Lei Complementar n.º 629/2020 e nas normas técnicas aplicáveis.
- IX. A manutenção em dia do inventário e o registro dos bens vinculados à CONCESSÃO.
- X.A prestação de contas da gestão do serviço ao Município e aos Usuários, nos termos definidos neste Contrato.

**5.2.** 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 Internacional nº 03/SGAF/2021 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 do Contrato na forma da Lei Complementar n.º 629/2020, das normas pertinentes e do Contrato.
- VI. Cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da CONCESSÃO.
- VII. Zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos Usuários, que serão cientificados das providências tomadas.
- VIII. Declarar de utilidade pública os bens necessários à execução do serviço ou obra pública, promovendo as desapropriações, diretamente ou mediante outorga de poderes.
- IX. Estimular o aumento da qualidade, produtividade, preservação do meio-ambiente e conservação.
- X. Incentivar a competitividade.
- XI. Zelar pela finalidade pública do tratamento e proteção dos dados pessoais dos Usuários.

**5.3.** No exercício da fiscalização, o Município terá livre acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da CONCESSIONÁRIA.

**5.3.1.** A fiscalização do serviço será feita por intermédio de órgão técnico do Município e/ou por meio de serviços de 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.

**5.4.** 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.

**5.5.** 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, ressalvado o direito a Reajuste Anual como disposto neste Contrato;
- IV. Atraso no cumprimento do cronograma e prazos estabelecidos no EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021 e neste Contrato quando relacionados a suas obrigações assumidas.

- V. Mudanças no Plano de Negócios, nos investimentos, no projeto, ou na execução dos serviços por iniciativa 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, tributária e ambiental.
- XI. Greves e dissídios coletivos de 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 constantes no EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021, neste Contrato e em lei.
- XV. Segurança dos Usuários dos 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 por seguros disponíveis no mercado securitário nacional, ainda que a decisão empresarial da CONCESSIONÁRIA tenha sido de não efetuar sua contratação para execução do Contrato, embora os mesmos estejam disponíveis no mercado securitário nacional à época do evento, a custo razoável.
- XVIII. Prejuízos causados a terceiros por sua culpa, de seus empregados, prestadores de serviço, terceirizados, subcontratados ou qualquer outra pessoa física ou jurídica a ela vinculada, no exercício das atividades abrangidas neste Contrato.
- XIX. Seu 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.
- XXV. A criação, extinção ou alteração de tributos ou encargos legais que não tenham repercussão direta nas receitas e despesas da CONCESSIONÁRIA.
- XXVI. A contratação e custeio dos serviços públicos que forem necessários para operação de serviços de transporte público coletivo em São José dos Campos.
- XXVII. A manutenção indevida dos bens da CONCESSÃO.
- XXVIII. 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.

**5.6.** 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 contratante.
- IV. Ocorrência de caso fortuito ou força maior, quando as consequências não estiverem cobertas pelos seguros contratados pela CONCESSIONÁRIA por força deste Contrato, exceto na hipótese em que os mesmos estejam disponíveis no mercado securitário nacional a custo razoável e a decisão empresarial da CONCESSIONÁRIA tenha sido de não efetuar sua contratação.
- 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 03/SGAF/2021.
- VII.A instalação e manutenção da tecnologia embarcada nos veículos da CONCESSIONÁRIA alocados para a execução do Contrato, para fins de processamento dos pagamentos e monitoramento do serviço.
- 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.Danos causados nos ativos da CONCESSIONÁRIA pela sua utilização por outras CONCESSIONÁRIAS ou por terceiros por determinação do CONCEDENTE.
- XI. Oferecimento da infraestrutura viária necessária para execução do Contrato.

## **CLÁUSULA 6ª – DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS PARA OBTENÇÃO E UTILIZAÇÃO DO SERVIÇO.**

**6.1.** 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 prestadores de serviços diversos, quando for o caso, observadas as normas fixadas pelo Município.
- IV. Levar ao conhecimento do Município e da CONCESSIONÁRIA as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado.
- V. Comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela CONCESSIONÁRIA 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, em conformidade com a Lei Geral de Proteção de Dados (Lei Federal n.º 13.709/2018), e seus respectivos Decretos complementares.

- VIII. Acompanhar, por meio do conselho municipal competente, as auditorias periódicas 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 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, na forma da legislação municipal.

## **CLÁUSULA 7ª – DA FISCALIZAÇÃO**

**7.1.** 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 e/ou por meio de serviços prestados por entidade com ela conveniada.

**7.2.** 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.

**7.3.** 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.

## **CLÁUSULA 8ª – DAS PENALIDADES CONTRATUAIS E ADMINISTRATIVAS**

**8.1.** 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:

**8.1.1.** Advertência;

**8.1.1.2.** Será lavrada a sanção de advertência nas seguintes condições:

I - Descumprimento parcial das obrigações e responsabilidades assumidas contratualmente, e nas situações que ameacem a qualidade do serviço de Transporte Público, ou a integridade patrimonial ou humana;

II - Outras ocorrências que possam acarretar transtornos ao desenvolvimento dos serviços de Transporte Público, a critério da Fiscalização, desde que não caiba a aplicação de sanção mais grave.

III - Em quaisquer outros casos expressamente indicados neste EDITAL e no CONTRATO DE CONCESSÃO.

**8.1.2.** Multa, a ser recolhida no prazo máximo de 15 (quinze) dias corridos, a contar da comunicação oficial, nas seguintes hipóteses e condições:

**8.1.2.1.** Multa de 0,3% (três décimos por cento) por dia de atraso injustificado e por descumprimento das obrigações estabelecidas neste EDITAL, até o máximo de 10% (dez por cento), sobre o valor relativo à parcela não cumprida;

**8.1.2.2.** Multa de 10% (dez por cento) sobre o valor total do Contrato de Concessão, no caso de inexecução total, ou;

**8.1.2.3.** Multa de 10% (dez por cento) sobre o valor da parcela não cumprida, no caso de inexecução parcial.

**8.1.2.4.** As multas como indicadas no **ANEXO IE** do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021 quando for cabível diante do desempenho da CONCESSIONÁRIA.

**8.1.3.** 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;

**8.1.4.** 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 depois de decorrido o prazo da sanção com base no item anterior e;

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

**8.1.5.1.** 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 Lei Complementar nº 629/2020 e as normas convencionadas entre as partes.

**8.3.** As infrações previstas no Decreto nº 18.551/2020 acarretam as penalidades nele indicadas, que fazem parte integrante deste CONTRATO DE CONCESSÃO.

**8.4.** O procedimento de aplicação de penalidade está previsto no Decreto nº 18.551/2020.

**8.5.** 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.

## **CLÁUSULA 9ª – DOS BENS REVERSÍVEIS, DAS DESAPROPRIAÇÕES, DA CONTRATAÇÃO DE TERCEIROS E DA SUBCONCESSÃO.**

**9.1.** 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 03/SGAF/2021.

**9.1.1.** 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 e estabelecidos como reversíveis, os respectivos bens reversíveis serão descritos em termo aditivo a ser devida e oportunamente formalizado.

**9.2.** 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.

**9.3.** As CONCESSIONÁRIAS poderão contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido desde que de acordo com as regras do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021, do Contrato, da Lei Complementar Municipal nº. 629/2020, e mediante a autorização prévia do CONCEDENTE por meio da SEMOB.

a) É vedada a subcontratação do objeto completo do CONTRATO DE CONCESSÃO, indicando-se, a título exemplificativo, que uma CONCESSIONÁRIA de transportes costuma subcontratar as seguintes atividades:

i. Gestão de frota, entendida como uma atividade inerente à prestação do serviço principal;

ii. Segurança de garagem, entendida como uma atividade acessória à prestação do serviço principal;

iii. Manutenção da frota, entendida como uma atividade acessória à prestação do serviço principal;

iv. Limpeza de garagem e da frota, entendida como uma atividade acessória à prestação do serviço principal;

v. Contabilidade, entendida como uma atividade complementar ao serviço principal;

vi. Exploração de publicidade nos veículos de transporte, entendida como uma atividade alternativa em relação ao serviço principal.

**9.4.1.** Nos casos previstos neste item, a CONCESSIONÁRIA será responsável pelos atos praticados pelo contratado, responsabilizando-se perante o CONCEDENTE pelo serviço prestado.

**9.4.2.** A contratação de terceiros em regime de direito privado não configurará o instituto da SUBCONCESSÃO, nem acarretará nenhum vínculo do contratado e seus prepostos com o CONCEDENTE.

**9.4.** A SUBCONCESSÃO não será permitida na CONCESSÃO, conforme a legislação municipal vigente.

## **CLÁUSULA 10ª – DA INTERVENÇÃO NO SERVIÇO**

**10.1.** 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.

**10.1.1.** 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.

**10.1.2.** A intervenção far-se-á por Decreto do CONCEDENTE que conterà 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.

**10.1.3.** Declarada a intervenção, o 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.

**10.2.** 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. Incorrer em infração que, no Regulamento próprio, seja considerado motivo para a rescisão do vínculo jurídico pelo qual lhe foi concedido o serviço.

**10.3.** 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.

**10.4.** Finda a intervenção, o 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.

**10.5.** Caso o CONCEDENTE seja obrigado, para manter a operação do serviço, a arcar com algum gasto que exceda os valores com despesas correntes, a CONCESSIONÁRIA ficará obrigada a proceder o reembolso respectivo.

**10.6.** 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.

## **CLÁUSULA 11ª – DOS SEGUROS**

**11.1.** 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, apólice de 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.

**11.1.1.** O serviço objeto do presente contrato não poderá ser iniciado sem que a CONCESSIONÁRIA comprove ao CONCEDENTE que a apólice de seguro exigida nos termos desta cláusula se encontre em vigor.

## **CLÁUSULA 12ª – DA GARANTIA DE EXECUÇÃO**

**12.1.** A CONCESSIONÁRIA deverá prestar Garantia de Execução do CONTRATO DE CONCESSÃO até a data da assinatura do Contrato, conforme a modalidade de garantia que escolher, no valor equivalente a 3% (três por cento) do valor estimado para os investimentos do 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;
- IV. Fiança bancária; ou
- V. Combinação de duas ou mais das modalidades constantes nos itens acima.

**12.2.** É de integral responsabilidade da CONCESSIONÁRIA a prova de suficiência da Garantia de Execução prestada para os fins deste CONTRATO DE CONCESSÃO.

**12.3.** A Garantia de Execução prestada em moeda corrente nacional deverá ser depositada em conta bancária de titularidade da Prefeitura Municipal de São José dos Campos, a qual será informada dentro do prazo de 2 (dois) dias úteis após a homologação da classificação final. O prazo para o depósito da Garantia de Execução é até o dia útil imediatamente anterior à data marcada para assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO, sob pena de ineficácia da prestação de garantia.

**12.4.** 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.

**12.5.** 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, acompanhado de comprovante de sua validade atual quanto à liquidez e valor.

**12.6.** 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.

**12.7.** 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.

**12.8.** A Garantia de Execução prestada na modalidade do **item 12.1., IV** deverá ser emitida em conformidade com o modelo constante no **ANEXO IX** do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021 e ser apresentada em sua via

original, devidamente registrada em Cartório de Registro de Títulos e Documentos.

**12.9.** 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, no regulamento, neste CONTRATO DE CONCESSÃO e no EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021.

**12.10.** A renovação anual adotará como critério de reajuste a variação anual do IPCA-IBGE a partir da data de assinatura deste Contrato.

**12.11.** A Garantia de Execução deverá, ainda, ser ajustada proporcionalmente nas ocasiões em 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 Técnica de Remuneração.

**12.12.** 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.

**12.13.** Encerrada a CONCESSÃO, a CONCESSIONÁRIA terá sua Garantia de Execução devolvida em até 30 (trinta) dias contados da data do efetivo término deste CONTRATO DE CONCESSÃO.

### **CLÁUSULA 13ª – DOS CASOS DE EXTINÇÃO DA CONCESSÃO**

**13.1.** 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 dotitular, no caso de empresa individual.

**13.1.1.** Extinta a concessão, retornam ao Poder Concedente todos os bens reversíveis, se for o caso, assim como os direitos e privilégios transferidos à CONCESSIONÁRIA conforme previsto no EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021 e estabelecido neste Contrato.

**13.1.2.** Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo Poder Concedente, procedendo-se aos levantamentos, avaliações e liquidações necessárias.

**13.1.3.** A assunção do serviço autoriza a ocupação das instalações e a utilização de todos os bens reversíveis pelo Poder Concedente.

**13.1.4.** 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.

**13.2.** 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.

**13.3.** Considera-se encampação a retomada do serviço pelo Poder Concedente durante o prazo da CONCESSÃO, por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica.

**13.4.** 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.

**13.4.1.** A caducidade da CONCESSÃO poderá ser declarada pelo Poder Concedente, sem prejuízo de outras hipóteses previstas em lei, 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, apresentar a documentação relativa a regularidade fiscal, no curso da CONCESSÃO, na forma da legislação aplicável.

**13.4.2.** A declaração de caducidade da CONCESSÃO deverá ser precedida da verificação da falta da CONCESSIONÁRIA em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

**13.4.3.** Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à CONCESSIONÁRIA, detalhadamente, os descumprimentos contratuais respectivos, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais.



**13.4.4.** 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.

**13.4.5.** 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.

**13.4.6.** 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.

**13.5.** 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.

**13.5.1.** 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.

## **CLÁUSULA 14ª – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

**14.1.** 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.

**14.2.** 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 Contrato, do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021, 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 o CONCEDENTE pelo serviço prestado.

**14.2.1.** A contratação de terceiros em regime de direito privado não configurará o instituto da SUBCONCESSÃO, nem acarretará nenhum vínculo do contratado e seus prepostos com o CONCEDENTE.

**14.2.2.** A SUBCONCESSÃO não será permitida na CONCESSÃO objeto deste Contrato, conforme a legislação municipal vigente.

**14.3.** 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.

**14.4.** A CONCESSIONÁRIA deverá cumprir com as obrigações contratuais assumidas por meio da pessoa jurídica estabelecida para ser contratada no CONTRATO DE

CONCESSÃO. Em relação a esta pessoa jurídica, deverá comprovar nos prazos adequados e no curso do CONTRATO DE CONCESSÃO:

- I. A sua inscrição no CNPJ (filial ou matriz, conforme o caso);
- II. Atos constitutivos e respectivas alterações;
- 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, nos termos do artigo 386 da Consolidação das Leis Tributárias de São José dos Campos.

**14.5.** 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.

**14.5.1.** 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.

**14.6.** 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.

**14.7.** 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.

**14.7.1.** Também serão consideradas como efetuadas as comunicações realizadas por meio eletrônico, através e na forma de sistema e procedimento que for indicado pelo CONCEDENTE.

**14.8.** São partes integrantes deste Contrato os anexos do EDITAL de Concorrência Pública Internacional nº 03/SGAF/2021, bem como a Proposta de Preço e o Plano de Negócios apresentados pela CONCESSIONÁRIA, acompanhados das planilhas de viabilidade econômica e financeira.

**14.9.** 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.

**14.9.1.** 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.

**14.10.** Nos contratos de financiamento, a CONCESSIONÁRIA poderá oferecer em garantia os direitos emergentes da CONCESSÃO, desde que não comprometa a operacionalização e a continuidade da prestação do serviço.

**14.11.** A CONCESSIONÁRIA publicará suas demonstrações financeiras anualmente, salvo se estiver obrigada a fazê-lo em periodicidade inferior.

**14.12.** O presente Contrato poderá ser prorrogado nas condições da Lei Complementar Municipal n.º 629/2020.

**14.13.** A CONCESSIONÁRIA é, exclusivamente, responsável pelos danos causados diretamente ao CONCEDENTE e/ou a terceiros, decorrentes de sua culpa ou dolo na execução deste Contrato, seja por atos seus, de seus empregados ou prepostos, não excluindo ou reduzindo essa responsabilidade a fiscalização ou o acompanhamento pelo CONCEDENTE.

#### **CLÁUSULA 15ª – DO FORO.**

**15.1.** Para todas as questões suscitadas na execução deste Contrato, não resolvidas administrativamente, o foro será o da Comarca de São José dos Campos, com renúncia de qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

Lido e achado conforme, assinam este instrumento, as partes e testemunhas.

São José dos Campos, .. de..... de 2021.

**CONCEDENTE**

**CONCESSIONÁRIA**

**TESTEMUNHAS**

## ANEXO VIII

### TERMO DE CIÊNCIA E DE NOTIFICAÇÃO DO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

MODALIDADE: CONCORRÊNCIA PÚBLICA INTERNACIONAL nº 03/SGAF/2021

CONTRATANTE: \_\_\_\_\_

CONTRATADO: \_\_\_\_\_

CONTRATO Nº (DE ORIGEM): \_\_\_\_\_

**OBJETO:** .....

ADVOGADO (S) / Nº OAB: (\*) \_\_\_\_\_

Pelo presente TERMO, nós, abaixo identificados:

#### 1. Estamos CIENTES de que:

- a) o ajuste acima referido estará sujeito a análise e julgamento pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, cujo trâmite processual ocorrerá pelo sistema eletrônico;
- b) poderemos ter acesso ao processo, tendo vista e extraindo cópias das manifestações de interesse, Despachos e Decisões, mediante regular cadastramento no Sistema de Processo Eletrônico, conforme dados abaixo indicados, em consonância com o estabelecido na Resolução nº 01/2011 do TCESP;
- c) além de disponíveis no processo eletrônico, 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, em conformidade com o artigo 90 da Lei Complementar nº 709, de 14 de janeiro de 1993, iniciando-se, a partir de então, a contagem dos prazos processuais, conforme regras do Código de Processo Civil;
- d) Qualquer alteração de endereço - residencial ou eletrônico - ou telefones de contato deverá ser comunicada pelo interessado, peticionando no processo.

#### 2. Damo-nos por NOTIFICADOS para:

- a) O acompanhamento dos atos do processo até seu julgamento final e consequente publicação;
- b) Se for o caso e de nosso interesse, nos prazos e nas formas legais e regimentais, exercer o direito de defesa, interpor recursos e o que mais couber.

**LOCAL e DATA:** \_\_\_\_\_

**Responsáveis que assinaram o ajuste:**

**GESTOR DO ÓRGÃO/ENTIDADE/ CONTRATANTE:**

Nome: \_\_\_\_\_

Cargo: \_\_\_\_\_

CPF: \_\_\_\_\_ RG: \_\_\_\_\_

Data de Nascimento: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Endereço residencial completo: \_\_\_\_\_  
E-mail institucional \_\_\_\_\_  
E-mail pessoal: \_\_\_\_\_  
Telefone(s): \_\_\_\_\_  
Assinatura: \_\_\_\_\_

**Pela CONCESSIONÁRIA:**

Nome: \_\_\_\_\_  
Cargo: \_\_\_\_\_  
CPF: \_\_\_\_\_ RG: \_\_\_\_\_  
Data de Nascimento: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_\_  
Endereço residencial completo: \_\_\_\_\_  
E-mail institucional \_\_\_\_\_  
E-mail pessoal: \_\_\_\_\_  
Telefone(s): \_\_\_\_\_  
Assinatura: \_\_\_\_\_

**Advogado:**

(\*) Facultativo. Indicar quando já constituído, informando, inclusive, o endereço eletrônico.

\*O presente termo foi elaborado em cumprimento à Instrução nº 02/2016 do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, alterada pela Resolução nº 04/17.

## **ANEXO IX**

### **MODELO DE FIANÇA BANCÁRIA PARA PRESTAÇÃO DE GARANTIA**

#### **CONTRATO DE CONCESSÃO n.º ..../2021**

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, ou em periodicidade inferior se assim se demandar por conta de revisões do CONTRATO DE CONCESSÃO, de maneira proporcional ao Reajuste Anual ou revisões determinados no EDITAL da CONCESSÃO nº 03/SGAF/2021 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 forem 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]

---

[LICITANTE]

**Por seu representante legal**

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]



**ANEXO X – DADOS PARA ASSINATURA DO CONTRATO**

**PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS  
SECRETARIA DE GESTÃO ADMINISTRATIVA E FINANÇAS  
DEPARTAMENTO DE RECURSOS MATERIAIS**

**CONCORRÊNCIA PÚBLICA INTERNACIONAL Nº 03/SGAF/2021**

As informações constantes abaixo deverão ser atualizadas, pois serão consideradas para a **elaboração do Contrato e Autorização de Fornecimento (AF)**. Tais dados deverão estar de acordo com os que integrarão à respectiva Nota Fiscal, para fins de faturamento. Seu teor é de exclusiva responsabilidade da empresa licitante.

**RAZÃO SOCIAL DO  
LICITANTE:**.....

**CNPJ:** ..... **INSC. ESTADUAL** ..... **INSC.  
MUNICIPAL:**.....

**TELEFONE:** (....) ..... **FAX:** (....)  
.....

**ENDEREÇO COMPLETO (logradouro, nº, bairro, cidade,  
estado):**.....  
.....  
.....

**SÓCIO(S) REPRESENTANTE(S) DA EMPRESA – ADMINISTRAÇÃO:**

**1 - NOME COMPLETO:**  
.....

**RG (com órgão e estado emissor):** .....

**CPF:**.....

**DATA DE NASCIMENTO:** ...../...../.....

**E-MAIL PARTICULAR:**

**E-MAIL PESSOAL INSTITUCIONAL:**

**2 - NOME COMPLETO:**  
.....

**RG (com órgão e estado emissor) :**..... **CPF:**  
.....

**DATA DE NASCIMENTO:** ...../...../.....

**E-MAIL PARTICULAR:**



**E-MAIL PESSOAL INSTITUCIONAL:**

**QUEM ASSINARÁ O CONTRATO:**

(Caso não tenha sido comprovado no processo licitatório poderes para assinatura do respectivo contrato, será necessário a apresentação de procuração com poderes específicos para assinar contratos).

**NOME COMPLETO:**

.....

**ESTADO CIVIL:** ..... **NACIONALIDADE:**

**CARGO QUE OCUPA NA EMPRESA:**

.....

**RG (com órgão e estado emissor):** ..... **CPF:**

**DATA DE NASCIMENTO:** ...../...../.....

**E-MAIL PARTICULAR:**

**E-MAIL PESSOAL INSTITUCIONAL:**

**ENDEREÇO / DOMICÍLIO COMPLETO (logradouro, nº, bairro, cidade, estado):**

.....

.....

.....

.....

.....

## **ANEXO XI**

### **MEDIDAS EXCEPCIONAIS PARA FUTURO TRATAMENTO DAS ATUAIS INCERTEZAS DECORRENTES DA PANDEMIA DO COVID-19**

A Secretaria de Mobilidade Urbana vem trabalhando desde os primórdios de 2018 na concepção do novo edital de transporte público, com a realização de inúmeras oficinas e reuniões, bem como audiências públicas. Todo o procedimento interno para o desenvolvimento do projeto, partiu da contratação da renomada instituição Fundação Getúlio Vargas (FGV/SP) para a elaboração dos estudos, projetos e relatórios, contemplando a modificação do paradigma do Sistema de Transporte Coletivo do Município, de modo disruptivo e amparado em pesquisa aplicada.

A partir dos estudos elaborados pela FGV/SP para a apresentação de um novo modelo de transporte coletivo para a cidade, foi introduzido um componente absolutamente inovador na modelagem do sistema, cuja principal característica vem a ser a separação entre a efetiva operação dos serviços e o gerenciamento dos recursos destes serviços, em consonância com as normas gerais estabelecidas na Lei Complementar nº. 629, de 13 de março de 2020.

Nesta modelagem, foram previstas plataformas tecnológicas que terão a responsabilidade de gerenciar os pagamentos dos serviços (Plataforma 1 - “P1”) e a comercialização dos meios de pagamento (Plataforma Bilhete Único - “BU”), além de outras plataformas tecnológicas.

Trata-se de um projeto cujas análises e dados remontam a anos de pesquisa e demonstrações, com a consequente elaboração dos editais propostos para o Novo Sistema de Transporte Público.

No início do ano passado, a Portaria MS nº. 188, de 03 de fevereiro de 2020, declarou Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional (ESPIN) em decorrência de Infecção Humana pelo Novo Coronavírus (COVID-19), com a consequente edição da Lei Federal nº. 13.979, de 06 de fevereiro de 2020 dispendo sobre medidas para o enfrentamento da situação.

O Decreto Legislativo nº. 06, de 20 de março de 2020, reconheceu a ocorrência do estado de calamidade pública, nos termos da solicitação do Presidente da República

encaminhada por meio da Mensagem nº. 93, de 18 de março de 2020.

Em âmbito estadual, foi reconhecido o estado de calamidade pública pelo Decreto nº. 64.879, de 20 de março de 2020, tendo o Município de São José dos Campos assim declarado em 23 de março de 2020, através do Decreto Municipal nº. 18.479, com posterior reconhecimento pela Assembleia Legislativa pelo Decreto Legislativo nº. 2.495, de 31 de março de 2020.

Ainda, o Decreto Estadual nº. 64.881 (“Plano São Paulo”<sup>1</sup>), de 22 de março de 2020, adotou a medida de quarentena para enfrentamento da crise, nos termos do inciso II do art. 2º da Lei Federal nº. 13.979, de 2020.

As alterações legislativas sobre a pandemia se seguiram, ao longo de 2020 e continuaram no corrente ano de 2021 com a imposição de diversas restrições à população, para estimular o distanciamento social preconizado pelas autoridades sanitárias entre as medidas para o seu enfrentamento.

O transporte coletivo urbano foi drasticamente afetado, sendo certo que toda a demanda projetada para o Novo Sistema de Transporte Público considerou o contexto de normalidade vigente no momento de execução dos estudos e de realização de análises pelas equipes técnicas da FGV/SP e do Poder Concedente.

O fato excepcional caracterizado pela pandemia - a maior já enfrentada pela Pós-Modernidade - impactará as condições inicialmente projetadas. Mas o grau e a magnitude desse impacto são imprevisíveis diante das incertezas que acometem o mundo neste momento.

Dada essa situação caracterizada pela incerteza do grau de retomada dos níveis de demanda dos serviços de transporte coletivo (digitalização de processos e procedimentos, eventual adoção de sistemas de serviço em *home office* de forma integral ou híbrida, etc.) e a absoluta impossibilidade de projeção, **neste momento**, desses impactos e de consequente estimativa da nova demanda dos serviços de transporte coletivo, foram incluídos no projeto os mecanismos jurídicos e legais aplicáveis aos fatos imprevisíveis ou de efeitos incalculáveis, em especial com a possibilidade de Revisão Extraordinária já a partir da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO, na forma do item 16.3.1., alíneas “f” e “g”, e item 16.3.2. deste EDITAL, e com a realização do Ajuste da Rede de

---

<sup>1</sup> <https://www.saopaulo.sp.gov.br/planosp/>, consulta realizada em 28 de maio de 2021.

Transporte Inicial, na forma do item 2.3.5. da Seção 2, do ANEXO I deste EDITAL<sup>2</sup>.

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

(...)

f) 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;

g) A não concretização da demanda projetada como base dos estudos técnicos e econômicos deste EDITAL no início da operação dado o possível impacto da pandemia causada pela COVID-19 na demanda por serviços de transporte público, cabendo ao CONCEDENTE realizar os ajustes necessários na oferta do serviço e/ou na política tarifária de modo a preservar o equilíbrio econômico-financeiro da CONCESSÃO.

16.3.2. A Revisão Extraordinária prevista neste EDITAL é possível desde o momento da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO.

(...)

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 IB visando a realização de um Ajuste da Rede de Transporte Inicial para racionalização do serviço, a ampliação da qualidade e a modicidade tarifária.

Importante trazer esses esclarecimentos dadas as projeções de demanda inicialmente realizadas, ao longo de um processo de mais de 04 (quatro) anos de estudos, sendo certo que a *Revisão Extraordinária*, tal qual prevista, almejará atender aos ditames da Lei Orgânica do Município, no que tange à garantia do funcionamento adequado do sistema, com a manutenção da modicidade tarifária (artigo 141, LOM).

Além disso, o Poder Concedente estará autorizado, na forma da Lei Complementar nº. 629/2020 (artigo 8º, §5º<sup>3</sup>), a adotar diferentes mecanismos para o enfrentamento das novas condições do Novo Sistema de Transporte Público após a assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO.

Dado este contexto e considerando que o serviço de estabelecimento de meio de pagamento, para aquisição de produtos tarifários do sistema de transporte público municipal, que também integra os serviços de transporte coletivo e que é objeto de licitação em separado com o critério de julgamento de “MAIOR OFERTA”, possibilitará a

---

<sup>2</sup> Conforme ainda textos de mesmo teor constantes do ANEXO I, itens 4.3.1., alíneas “f” e “g” e 4.3.2, e ANEXO VII, Cláusula 4ª, item 4.3.1., incisos VI e VII, e 4.3.2.

<sup>3</sup> Art. 8º. O serviço de transporte coletivo poderá distinguir a tarifa de remuneração da prestação do serviço e a tarifa pública a ser cobrada do usuário, em sua modelagem econômico-financeira apresentada em audiência pública, hipótese em que se lhes aplicarão as seguintes regras:

(...)

§ 5º. Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, complementares, acessórias, ou de projetos associados, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

obtenção de recursos para a promoção da modicidade tarifária e da qualidade dos serviços de operação, será empregada parte destes recursos para subsidiar parte dos investimentos necessários para o início da operação, na forma da tabela abaixo:

Lote 1			Preço unitário		Un.	TOTAL DE INVESTIMENTOS (FROTA LOTE 2)	APORTE POR VEÍCULO	APORTE TOTAL LOTE 1
Articulado (23m)	R\$ 1.091.205,36	7	R\$ 7.638.437,50	R\$ 169.910,31	R\$ 1.189.372,15			
Padron sem ar condicionado	R\$ 391.643,53	198	R\$ 77.545.419,70	R\$ 60.982,36	R\$ 12.074.506,44			
Midiônibus	R\$ 399.946,80	71	R\$ 28.396.222,89	R\$ 62.275,25	R\$ 4.421.542,60			
Microônibus	R\$ 237.653,83	11	R\$ 2.614.192,14	R\$ 37.004,80	R\$ 407.052,79			
		287	R\$ 116.194.272,22		R\$ 18.092.473,99			
LOTE 2			Preço unitário		Un.	TOTAL DE INVESTIMENTOS (FROTA LOTE 1)	APORTE POR VEÍCULO	APORTE TOTAL LOTE 2
Articulado (23m)	R\$ 1.091.205,36	7	R\$ 7.638.437,50	R\$ 169.910,31	R\$ 1.189.372,15			
Padron sem ar condicionado	R\$ 391.643,53	187	R\$ 73.237.340,82	R\$ 60.982,36	R\$ 11.403.700,53			
Midiônibus	R\$ 399.946,80	24	R\$ 9.598.723,23	R\$ 62.275,25	R\$ 1.494.605,95			
Microônibus	R\$ 237.653,83	38	R\$ 9.030.845,57	R\$ 37.004,80	R\$ 1.406.182,38			
		256	R\$ 99.505.347,12		R\$ 15.493.861,01			
<b>TOTAL - 2 LOTES</b>					<b>543</b>	<b>R\$ 215.699.619,34</b>		<b>R\$ 33.586.335,00</b>
<b>OUTORGA - B.U. (CP 005/SGAF/2021)</b>			<b>33.586.335</b>					
% ref. ao valor total de investimentos			15,57%					

*Tabela 1 - Valores de referência para concessão de subsídio no início da operação em decorrência da Pandemia do COVID-19.*