



TERMO DE REFERÊNCIA DO TRANSPORTE PÚBLICO **COLETIVO DE JUQUIÁ**

A cidade de Juquiá possui um Sistema de Transporte Coletivo Urbano e Rural que atuam interligando comunidades rurais com a sede do município. No momento, o transporte é realizado pela própria Prefeitura Municipal por meio de uma frota de dois ônibus modelo básico, vide figura a seguir, com seis linhas de transportes semanais, a saber, Onça Parda, Iporanga, Ribeirão Fundo, Iporanga via Pé da Serra, Capuava e Pé da Serra.

QUADRO DE LINHAS E SEUS RESPECTIVOS HORÁRIOS

A tabela a seguir apresenta o itinerário e horários de linhas que devem ser operadas no município.

- **Quadro de horários das linhas do Transporte Coletivo Rural de Juquiá**

QUADRO DE HORÁRIOS			
DIAS DA SEMANA	TRAJETO	HORÁRIO DE SAÍDA DA GARAGEM	
		Manhã	Tarde
Segunda-feira	Ribeirão Fundo	06:00	14:00
	Iporanga via Pé da Serra	06:00	14:00
Terça-feira	Capuava	06:00	14:00
	Onça Parda	06:00	14:00
	Morro Seco	09:00	17:00
Quarta-feira	Iporanga	06:00	14:00
	Pé da Serra	06:00	14:00
	Itopava/Aleixal	09:00	17:00
Quinta-feira	Ribeirão Fundo	06:00	14:00
	Capuava	06:00	14:00
Sexta-feira	Iporanga	06:00	14:00
	Pé da Serra	06:00	14:00
	Itopava/Aleixal	09:00	17:00
Sábado	Não há serviço		
Domingo	Não há serviço		

Fonte: Prefeitura Municipal de Juquiá, 2022



- MAPAS DE LINHAS

– Mapa geral de rotas de Transporte Coletivo Urbano e Rural de Juquiá – SP





- Iporanga

A linha Iporanga conecta a comunidade de Iporanga, passando pela comunidade de Caçula, região norte do município, ao distrito sede. A linha opera nos dias de quarta e sexta-feira nos horários de 06:00 e 14:00, tendo um tempo estimado de 180 minutos passando pela rodovia SP-079 seguindo por estrada de terra até a comunidade de Iporanga, retornando para a rodovia sentido distrito sede de Juquiá.

Mapa da rota Iporanga



Fonte: Líder Engenharia e Gestão de Cidades, 2023



- ONÇA PARDA

A linha Onça Parda liga a comunidade de Onça Parda, região oeste do município, ao distrito sede. Esta linha opera às terças-feiras nos horários de 06:00 e 13:00 com tempo estimado de 135 minutos passando pela rodovia SP-165, retornando sentido distrito sede de Juquiá.



Fonte: Líder Engenharia e Gestão de Cidades, 2023



- PÉ DA SERRA

A linha Pé da Serra é a linha que liga a comunidade de Pé da Serra, passando pela comunidade de Caçula, região norte do município, ao distrito sede. Esta linha opera nos dias de quarta e sexta-feira nos horários de 06:00 e 14:00. A linha tem um tempo estimado de 120 minutos passando pela rodovia SP-079 sentido Pé da Serra, retornando pela mesma rodovia sentido distrito sede de Juquiá.



Fonte: Líder Engenharia e Gestão de Cidades, 2023



- RIBEIRÃO FUNDO

A linha Ribeirão Fundo é a linha que liga a comunidade de Ribeirão Fundo, região noroeste do município, ao distrito sede. Esta linha opera nos dias de segunda e quinta-feira nos horários de 06:00 e 14:00. A linha tem um tempo estimado de 195 minutos passando pela rodovia SP-165 até a entrada da estrada que chega até a comunidade, onde desloca-se até esta, retornando pelo mesmo caminho sentido distrito sede de Juquiá.

Mapa da rota Ribeirão Fundo



Fonte: Líder Engenharia e Gestão de Cidades, 2023



- IPORANGA VIA PÉ DA SERRA

A linha Pé da Serra é a linha que liga a comunidade de Pé da Serra, passando pela comunidade de Caçula, região norte do município, ao distrito sede. Esta linha opera na segunda-feira nos horários de 06:00 e 14:00. A linha tem um tempo estimado de 180 minutos passando pela rodovia SP-079 sentido Pé da Serra, retornando pela mesma rodovia até a entrada da estrada de Iporanga, deslocando-se até Iporanga e retornando pela mesma rodovia sentido distrito sede de Juquiá.

Mapa da rota Iporanga via Pé da Serra



Fonte: Líder Engenharia e Gestão de Cidades, 2023



- MORRO SECO

A linha Morro Seco é a linha que interliga a comunidade de Morro Seco, região sul do município, ao distrito sede. Esta linha opera às terça-feira nos horários de 09:00 e 17:00. A linha tem um tempo estimado de 52 minutos passando pela rodovia Régis Bittencourt sentido distrito sede.

Mapa da rota Morro Seco



Fonte: Líder Engenharia e Gestão de Cidades, 2023



- ITOPAVALALEIXAL

A linha Itopava/Aleixal é a linha que liga as comunidades, região sudoeste do município, ao distrito sede. Esta linha opera nas quartas e sextas-feiras nos horários de 09:00 e 17:00. A linha tem um tempo estimado de 82 minutos passando pela estrada Juquiá (SP-165) sentido Ribeirão Fundo, retornando pela mesma rodovia até o distrito sede de Juquiá.

Mapa da rota Itopava/Aleixal



Fonte: Líder Engenharia e Gestão de Cidades, 2023

- CAPUAVA

Capuava é a linha que liga a comunidade de Capuava, passando pela comunidade de Caçula, região norte do município, ao distrito sede. Esta opera nos dias de terça e quinta-feira nos horários de 06:00 e 14:00. A linha tem um tempo estimado de 165 minutos passando pela rodovia SP-079 seguindo por estrada de terra até a comunidade de Capuava, retornando para a rodovia sentido distrito sede de Juquiá.



Mapa da rota Capuava



Fonte: Líder Engenharia e Gestão de Cidades, 2023

- METODOLOGIA DA PESQUISA DO TRANSPORTE COLETIVO

O presente trabalho de análise do transporte coletivo inclui pesquisas de: Origem-Destino, Operacional, Satisfação do Usuário e a pesquisa de Embarque e Desembarque (Sobe – Desce). A metodologia de pesquisa do Transporte Coletivo utilizada para o mês de maio do dia: 04 a 10, começo do mês, e agosto do dia: 15 a 19, meio do mês. São descritas no PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO E RURAL, nos itens 4.2 e 4.3.



- ANÁLISE DOS LEVANTAMENTOS

Com as análises dos levantamentos realizadas em maio que aconteceu no começo do mês e a de agosto, meio do mês. É possível constatar que as pesquisas do Transporte Coletivo de Origem-Destino, Operacional e Satisfação do Usuário e pesquisa de Embarque e Desembarque (Sobe-Desce), apresentaram algumas semelhanças nos resultados, seguem abaixo:

As principais origens foram Ribeirão Fundo e Iporanga e o principal destino Juquiá, em ambas as pesquisas. As principais características dos usuários do transporte público demonstram que o perfil do usuário é: predominantemente do sexo feminino, representando mais de 50%, adultos, e acima de 50 anos; sendo em sua maioria dona de casa, na média de 40%. Os principais motivos da viagem foram a trabalho, compras e médico. Demonstrando assim, o perfil predominante dos usuários que saem dos bairros e sítios para cidade onde estão os serviços essenciais. Também apresentou relevância os aposentados e trabalhadores rurais que utilizam bastante o transporte público, sendo esse, um instrumento essencial de deslocamento e acesso à cidade.

As pesquisas mais de 50% não aceitaria pagar o valor de R\$:10,00 na passagem, demonstrando a necessidade de conciliar tarifa e a qualidade do serviço a ser prestado. Vale a pena ressaltar, que o serviço de transporte público é essencial para os deslocamentos das pessoas, uma vez que, mais de 50% não têm outra opção de deslocamento senão o ônibus, e mais da metade dos entrevistados utilizam o transporte no mínimo uma a duas vezes por semana. E na média, 49% está satisfeito com a qualidade do serviço de transporte público oferecido atualmente.

É possível notar que o número de estudantes que utilizam o transporte público ficou na média de 1% dos entrevistados, uma vez que esses utilizam o transporte escolar do município.

Em relação à pesquisa de sobe-desce em ambas as pesquisas o ponto de embarque e desembarque principal é na região da praça Manoel Soares, no centro.



A linha Iporanga e Iporanga Pé da Serra, é extremamente importante tanto no período da manhã quanto da tarde, em ambas as pesquisas essas linhas apresentaram um elevado número de passageiros embarcados ao longo de todo trajeto.

A linha Ribeirão Fundo também obteve um resultado similar em ambas as pesquisas. Na segunda-feira, a média de passageiros foi elevado, mais ou menos 49/50, e o número de passageiros embarcados também.

A linha Onça Parda, terça-feira, apresentou o crescimento ascendente no período da manhã, em uma média de 38 passageiros nos pontos de pico, que são próximos em ambas as pesquisas. E no período da tarde o número de passageiros embarcados são maiores no início do trecho, decrescendo no decorrer. Percebe-se que essa linha tem um fluxo médio considerado, uma vez que essa é oferecida apenas 1 vez por semana.

A linha Capuava apresenta semelhando tanto no número de embarques, quanto de passageiros embarcados, com uma média de 88 embarques. E em maio chegou a 104 embarques, uma quantidade elevada para o sistema de transporte do público atual de Juquiá.

Já a linha Pé de Serra, quarta-feira de agosto, apresentou um elevado número de embarque que chegou a 105, no período da manhã. E no período da tarde apresentou também semelhança em ambas as pesquisas com uma média de 54 embarques.

Através dos levantamentos foi possível observar o perfil dos usuários, as principais linhas que são utilizadas e como elas vem suprindo a demanda ou carência de passageiros no transporte público. Esses levantamentos vão ser mais detalhados na próxima etapa do trabalho de Modelagem da Rede.

- CÁLCULO DA DEMANDA

Os dados relativos à demanda observada durante as pesquisas de campo e contagens de usuários do transporte coletivo urbano e rural do município de Juquiá realizada em maio, estão expressos nas tabelas abaixo.



- CENÁRIO MENSAL ÚNICO DA DEMANDA DE PASSAGEIROS

De acordo com as realizações dos cenários de maio e agosto foi realizado uma projeção única média de **6.062** passageiros por mês, de acordo com a demanda levantada nas etapas anteriores.

Tabela 1 – Total acumulado por Linha: Projeção única mensal média

LINHAS	PROJEÇÃO ÚNICA MENSAL MÉDIA
Iporanga	1.116
Pé da Serra	1.100
Capuava	1.248
Ribeirão Fundo	832
Onça Parda	276
Iporanga via Pé da Serra	1.030
Itopava	320
Morro Seco	140
Total	6.062

Fonte: Líder Engenharia e Gestão de Cidades e Prefeitura Municipal de Juquiá

- RELAÇÃO MENSAL DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR LINHA E CATEGORIA

Caso o cenário de comunidades atendidas pelo Transporte Coletivo Urbano e Rural de Juquiá permaneça o mesmo, pode-se relacionar a Tabela “Total acumulado por Linha: Projeção única mensal média”, disponível acima, que apresenta o número de passageiros totais médio por linha mensal, com o questionamento dos passageiros que aceitariam ou não pagar até R\$ 10,00 na passagem, têm-se a projeção de passageiros futura apresentada na Tabela Abaixo. Para efeitos de cálculo, a porcentagem de 0,5% de passageiros que preferiram não responder a pesquisa foram desconsideradas. Sendo assim, têm-se que 48% dos usuários continuariam utilizando o transporte coletivo, outros 52% não utilizariam ou utilizariam raramente.



Tabela 2 - Projeção de Passageiros Futura com base no questionamento: Pagaria até R\$10,00 no valor da passagem

PAGARIA ATÉ R\$10,00		
LINHAS	PROJEÇÃO MENSAL	
	Sim	Não
	48%	52%
Iporanga	536	580
Pé da Serra	528	572
Capuava	599	649
Ribeirão Fundo	399	433
Onça Parda	132	144
Iporanga via Pé da Serra	494	536
Itopava	154	166
Morro Seco	67	73
Total	2.909	3.153

Fonte: Líder Engenharia e Gestão de Cidades e Prefeitura Municipal de Juquiá

Tendo isso em mente, outro dado que deve ser levado em consideração na projeção de passageiros é, quantos % desses usuários são passageiros pagantes e quantos são gratuidades. Relacionando a projeção de passageiros mensal com a relação apresentada no gráfico de idade dos passageiros, têm-se a relação da demanda futura de passageiros por categoria, apresentada na tabela a seguir.

Tabela 3 - Relação da demanda futura de passageiros por categoria

RELAÇÃO DE DEMANDA FUTURA DE PASSAGEIROS		
LINHAS	PROJEÇÃO MENSAL	
	Idosos	Pagantes
	15%	85%
Iporanga	80	455
Pé da Serra	79	449
Capuava	90	509
Ribeirão Fundo	60	339
Onça Parda	20	113
Iporanga via Pé da Serra	74	420
Itopava	23	130
Morro Seco	10	57
Total	436	2.473

Fonte: Líder Engenharia e Gestão de Cidades e Prefeitura de Juquiá



Em resumo, a Tabela a seguir apresenta a Demanda Futura de Passageiros do Transporte Coletivo Urbano e Rural de Juquiá – SP, caso o cenário entre as linhas semanais permaneça o mesmo. Em números totais, seriam considerados 2.909 passageiros transportados, 2.473 pagantes e 436 gratuidades.

Tabela 4 - Resumo da demanda mensal de passageiros do município de Juquiá

DEMANDA FUTURA MENSAL			
LINHAS	TOTAL	PAGANTES	IDOSOS
	100%	85%	15%
Iporanga	536	455	80
Pé da Serra	528	449	79
Capuava	599	509	90
Ribeirão Fundo	399	339	60
Onça Parda	132	113	20
Iporanga via Pé da Serra	494	420	74
Itopava	153	130	23
Morro Seco	67	57	10
Total	2.909	2.473	436

Fonte: Líder Engenharia e Gestão de Cidades e Prefeitura Municipal de Juquiá

Cabe ressaltar que esse número de passageiros é estimado e foi obtido por meio de uma amostra do número de passageiros do transporte coletivo, com base no cenário atual de demanda de passageiros do Transporte Coletivo Urbano e Rural de Juquiá.

- CÁLCULO DE CUSTOS

- DADOS OPERACIONAIS

- PASSAGEIROS (DETALHADO NO ITEM 14.1.1 DO PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO E RURAL)



Tabela 5 – Relação de projeção mensal de passageiros por linha

RELAÇÃO DE DEMANDA FUTURA DE PASSAGEIROS		
LINHAS	PROJEÇÃO MENSAL	
	Gratuidade	Pagantes
	15%	85%
Iporanga	80	455
Pé da Serra	79	449
Capuava	90	509
Ribeirão Fundo	60	339
Onça Parda	20	113
Iporanga via Pé da Serra	74	420
Itopava	23	130
Morro Seco	10	57
Total	436	2.473

Fonte: Líder engenharia gestão de cidades e Prefeitura Municipal de Juquiá

- QUILOMETRAGEM PROGRAMADA (DETALHADO NO ITEM 14.1.3 DO PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO E RURAL)

Tabela 6 - Quilometragem Programada (KP) por linha

Índice Quilômetro Programada (KP) por linha						
Linhas	Nº de viagens por dia útil	Quilometragem produtiva por viagem dia útil	Número de viagens mensais por classe de dia**			Quilometragem produtiva total (mês)
			Dias / Semana	Viagens/ Mês	Semanas/ mês (x4)	
Iporanga	2	79,7	2	16		1.275,2
Iporanga via Pé de Serra	2	87,9	1	8		703,2
Capuava	2	74,68	2	16		1.194,9
Ribeirão Fundo	2	72,54	2	16		1.160,6
Pé de Serra	2	61,3	2	16		980,8
Onça Parda	2	56,84	1	8		454,7
Itopava	2	21,20	2	16		339,20
Morro Seco	2	27,80	1	8		222,40
TOTAL	12	481,96		104		6.331,04

Fonte: Líder Engenharia e Gestão de Cidades e Prefeitura Municipal de Juquiá

- CUSTOS VARIÁVEIS (DETALHADO NO ITEM 15.1.7 DO PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO E RURAL)



Tabela 7 - Custos variáveis

CUSTOS VARIÁVEIS	
Combustível	R\$ 16.482,86
Lubrificantes	R\$ 1.065,35
Arla 32	R\$ 578,14
Rodagem	R\$ 1.077,03
Peças e acessórios	R\$ 3.000,00
Custos ambientais	R\$ 3.600,00
TOTAL	R\$ 25.803,38

Fonte: Líder Engenharia e Gestão de Cidades e Prefeitura Municipal de Juquiá

- CUSTOS FIXOS (DETALHADO NO ITEM 15.2.5 DO PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO E RURAL)

Tabela 8 – Total dos custos fixos considerando a composição da frota para o transporte público coletivo de Juquiá – SP

TOTAL DOS CUSTOS FIXOS	
CDP – custo mensal de depreciação	R\$ 7.260,00
CRC – custo mensal da remuneração do capital imobilizado	R\$ 3.954,73
CPS – custo mensal de pessoal	R\$ 29.239,44
CAD – custo mensal com despesas administrativas	R\$ 5.701,76
CUSTO FIXO TOTAL MENSAL	R\$ 46.155,94

Elaborado por: Líder Engenharia e Gestão de Cidades



- REMUNERAÇÃO RPS (DETALHADO NO ITEM 15.3 DO PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO E RURAL)

Tabela 9 – Total da remuneração pela prestação dos serviços para o transporte público coletivo de Juquiá - SP

REMUNERAÇÃO PELA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS CONSIDERANDO A COMPOSIÇÃO DA FROTA	
Custo Variável Total Mensal (CV)	R\$ 25.803,38
Custo Fixo Total Mensal (CF)	R\$ 46.155,94
Soma CV + CF	R\$ 71.959,32
Total	R\$ 3.612,36

Elaborado por: Líder Engenharia e Gestão de Cidade e Prefeitura Municipal de Juquiá

- TRIBUTOS DIRETOS (DETALHADO NO ITEM 15.4.8 DO PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO E RURAL)

Tabela 10 – Soma das alíquotas dos tributos diretos para o transporte público coletivo

TIPOS DE IMPOSTOS E TRIBUTOS INCIDENTES	VALOR
ISSQN	2%
PIS	0%
COFINS	0%
TAXA DE GERENCIAMENTO	0%
INSS	2%
ICMS - SP	0%
OUTROS	0%
ATR - Soma das alíquotas dos tributos diretos	4%

Elaborado por: Líder Engenharia e Gestão de Cidades



- CUSTO TOTAL MENSAL (DETALHADO NO ITEM 16 DO PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO E RURAL)

Tabela 11 – Custo total mensal do sistema considerando as opções para o transporte público coletivo de Juquiá – SP

CUSTO TOTAL MENSAL DO SISTEMA	
Custo variável total mensal	R\$ 25.803,38
Custo fixo total mensal	R\$ 46.155,94
Remuneração pela prestação dos serviços	R\$ 3.612,36
Soma das alíquotas dos tributos diretos	0,04
CUSTO TOTAL MENSAL DO SISTEMA	R\$ 78.594,55

Elaborado por: Líder Engenharia e Gestão de Cidades e Prefeitura Municipal de Juquiá

- POLÍTICA TARIFÁRIA

A Tarifa Pública é um dos elementos que estabelece a ligação entre a demanda de passageiros e a oferta de serviços de transporte e está diretamente associada aos tipos e às variações no número de passageiros transportados. O usuário do sistema tem o direito de usar os serviços desde que possa pagar o valor da tarifa pública ou desfrutar de algum benefício tarifário. Dependendo da estrutura institucional e regulatória estabelecida para a área urbana, diversos tipos de Tarifa Pública podem existir em função da limitação do número de utilizações (única ou múltipla), da temporalidade (limite de horas, dia, mês, etc.) e das integrações possíveis com outros modos de transporte (um ou mais modos).

Os valores obtidos pelo pagamento da Tarifa Pública constituem a Receita Tarifária, e os passageiros podem ser divididos entre pagantes e não pagantes da Tarifa Pública. Na categoria dos não pagantes estão incluídas todas as integrações gratuitas (geralmente vinculadas a um período temporal) e todas as gratuidades relacionadas a grupos sociais, que recebem esse benefício por força legal. Entre eles, destacam-se os idosos (maiores de 65 anos de idade, ou de acordo com legislação municipal específica) e pessoas com necessidades especiais, carteiros, estudantes de baixa renda, policiais, bombeiros, etc. Entre os pagantes, há ainda a categoria das reduções tarifárias, como é



o caso dos estudantes que recebem descontos em relação à tarifa pública integral. A combinação entre o valor da Tarifa Pública e o número de passageiros pagantes influencia diretamente na Receita do Sistema de transporte público coletivo por ônibus. Na maioria dos sistemas, a receita é aquela apenas pela arrecadação tarifária e, em alguns casos, o Poder Público tem estabelecido uma receita associada aos passageiros com benefícios tarifários, em geral proveniente de orçamento próprio ou de outras secretarias diretamente beneficiadas pelos descontos e isenções (Educação e Saúde, por exemplo), caracterizando o subsídio direto.

Também é comum a associação de outras estratégias para ampliar a Receita do Sistema como, por exemplo, a obtenção de recursos com publicidade dentro e fora dos veículos, estações e terminais. Nos últimos anos, observou-se uma tendência da definição da Tarifa de Remuneração como elemento de remuneração dos serviços prestados pelos operadores do sistema de transporte coletivo por ônibus. No entanto, a necessidade de manter a tarifa pública em patamares satisfatórios à população e, ainda, de garantir a qualidade e regularidade dos serviços, é cada vez mais premente a necessidade de constituir uma Política Tarifária específica para cada localidade, que leve em conta as peculiaridades, necessidades e possibilidades existentes.

Nesse contexto, a Lei nº 12.587/2012 (ou Lei da Mobilidade) indica que outras receitas devem ser agregadas para o financiamento de transporte, sejam elas receitas extra tarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, entre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante. Dessa forma, é possível a ampliação da Receita do Sistema visando cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário, além da remuneração do prestador.

Em termos práticos, o valor da Tarifa de Remuneração pode estar completamente dissociado do valor da Tarifa Pública, desde que o poder público estabeleça essa diferenciação como parte de uma política tarifária. Apesar da tendência já observada, a maioria dos sistemas de transporte coletivo por ônibus ainda adota a Tarifa de Remuneração igual à Tarifa Pública, ou seja, a remuneração do operador ainda vem predominantemente da receita tarifária com os passageiros pagantes (tarifa pública integral ou parcial).



Considerando os valores médio mensal do número de passageiros total transportados e de passageiros equivalentes especificados neste **documento**, e os variados custos totais mensais do sistema de acordo com as diferentes simulações com ou sem a implantação de abrigos, e ainda a possibilidade de subsídio direto por parte do Poder Público, tem-se os valores dos custos por passageiros transportados e para as tarifas públicas conforme apresentado nas Tabelas a seguir.

Ressalta-se que nestas tabelas não estão computadas receitas provenientes de publicidade, sendo assim, estes valores apresentados para as tarifas públicas poderão ser ainda reduzidos de acordo com o subsídio fornecido.

Tabela 12 – Valores da Tarifa Pública considerando a opção sem abrigo para o transporte público coletivo de Juquiá - SP

VALOR DA TARIFA PÚBLICA DO SISTEMA	
Custo total mensal do sistema	R\$ 78.594,55
Receitas de exploração com publicidade	R\$ 0,00
Subsídios	R\$ 65.000,00
Passageiros transportados (PT)	2.909
Passageiros equivalentes (PE)	2.473
Custo por passageiro transportado	R\$ 31,78
Valor da tarifa pública	R\$ 5,50

Elaborado por: Líder Engenharia e Gestão de Cidades e Prefeitura Municipal de Juquiá



- TIPOS DE VEÍCULOS E PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS

A concessão será composta por 2 ônibus, exigindo-se as seguintes tecnologias:

FROTA INICIAL

A frota inicial será, obrigatoriamente, composta por no mínimo 02 veículos de no máximo 10 (dez) anos, e será calculada considerando como idade de cada veículo, o total de meses, convertidos em anos, calculado pela diferença entre o mês e ano de realização do cálculo e o mês e ano do encarroçamento do veículo, sobre chassi novo, comprovado por documentação oficial do fornecedor do chassi e da empresa encarroçadora.

Tabela 3 – Características dos Veículos Novos

Tecnologia	Portas	Elevador¹	Box (cadeirante)
Básico	Duas	Porta traseira	1

Ao longo do prazo do contrato, no processo de renovação da frota, será avaliada a utilização de veículos com menor emissão de poluentes, como aqueles movidos a etanol, gás natural veicular, híbridos, elétricos e à célula de hidrogênio, e outras tecnologias disponíveis.

Todos os veículos serão acessíveis, atendendo as normas legais pertinentes de fabricação e acessibilidade, especialmente as normas ABNT NBR 14022, e 15570, sendo dotados de elevador nos casos de veículos com degraus.

Todos os veículos disporão de portas a direita do sentido de marcha, para atendimento das paradas convencionais localizadas à direita, nas calçadas.

- ESPECIFICAÇÕES CHASSIS E CARROCERIA

As características básicas da carroceria são:

Bancos dos passageiros: O projeto dos bancos deve considerar as prescrições do banco e sua ancoragem, definidas pela Resolução n.º 811/96 do CONTRAN e demais normas técnicas aplicáveis. Os bancos devem possuir encosto de cabeça e o mesmo, assim como o assento, devem ser estofados. A parte traseira dos bancos deve ser totalmente fechada, inexistindo quaisquer arestas, bordas ou cantos vivos, além de evitar-se que parafusos, rebites ou outras formas de fixação estejam salientes.



Os bancos dos passageiros devem ser montados no sentido da marcha do veículo, com exceção dos bancos situados sobre as caixas de rodas, os quais podem ser montados costa a costa e dos bancos do tipo basculante aplicados na área reservada (Box) para cadeiras de rodas e cão-guia.

O veículo deve ter, no mínimo, 6 assentos disponíveis para uso das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (obesos, gestantes, idosos, etc...) que devem ser diferenciados pela cor amarela, conforme item 6.2 da Norma Brasileira ABNT NBR 14022. Para possibilitar a identificação dos assentos preferenciais pelas pessoas com deficiência visual, a coluna ou balaústre junto a cada assento deve apresentar superfície sensível ao tato, com textura diferenciada em relação aos demais pontos de apoio, conforme 7.3.2 da ABNT NBR 14022.

No salão de passageiros deve haver uma área reservada (Box), para acomodação de forma segura de uma ou duas cadeiras de rodas. Nestas áreas reservadas também deverá ter no mínimo um banco simples por (Box) com assento basculante, devidamente fixado na lateral do veículo conforme os itens 6.3.6 e 6.3.7 da Norma Brasileira ABNT NBR 14022, para a acomodação de pessoa que acompanha o passageiro com deficiência visual.

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, e apresentar sistema de ventilação forçada através de instrumentos que fazem, simultaneamente, a exaustão, insuflação e a filtragem do ar no interior dos veículos.

Todos os veículos novos deverão ser dotados de aparelhos de refrigeração de ar, cujo equipamento deverá seguir as especificações da ABNT e demais normas.

Porta de Serviço, os veículos deverão possuir duas portas ou três portas de serviço. No caso de veículos com duas portas as mesmas deverão ser posicionadas preferencialmente nos respectivos balanços e, para veículos com três portas, duas deverão ser posicionadas nos respectivos balanços e uma no entre eixo do veículo, sendo que em ambos os casos a porta traseira deverá localizar-se o mais próximo possível do eixo traseiro.

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.



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

Pisos: Na área disponível para passageiros em pé, os elementos para fixação dos pisos (parafusos, rebites, dentre outros) devem estar embutidos, sem saliência externa. Nas demais áreas, a altura desses elementos não deve ultrapassar 5 mm, nem possuir cantos vivos.

Revestimento interno: Os materiais utilizados para revestimento interno (paredes laterais, colunas de janelas, anteparos, painéis divisórios, compartimento do motor, sistema de exaustão) devem possuir características de retardamento à propagação de fogo e não podem produzir farpas em caso de rupturas, devendo proporcionar ainda, isolamento térmico e acústico. Não será admitido material metálico no revestimento interno do veículo, incluindo o piso do salão de passageiros.

Para o livre acesso de pessoa com deficiência em cadeira de rodas à área reservada, pelo corredor de circulação e por entre caixas de rodas, a largura mínima entre as faces laterais dos bancos existentes sobre as caixas de rodas deve ser de 700 mm.

Caso o veículo possua bancos localizados na área sobre o motor traseiro ou caixas de rodas, a altura do(s) degrau(s) de acesso aos mesmos deve ser no mínimo de 300 mm.

No contorno (bordas) dos degraus do salão (quando existentes), nas caixas de rodas e em outros limites de desníveis existentes ao longo do piso do salão devem ser instalados perfis de acabamento na cor Amarela para fácil visualização e identificação desses limites, com largura mínima de 10mm.

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 utiliza aço inoxidável ou alumínio.

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



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

Todas as medidas, materiais e distâncias devem seguir rigorosamente a resolução nº 316 de 08 de maio de 2009 do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito e a NORMA BRASILEIRA ABNT 15570 e suas atualizações.

Apoios para Embarque e Desembarque: 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 apoios e balaústres devem ser instalados em conformidade com as normas técnicas de acessibilidade vigentes.

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.

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

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

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. O mesmo deve ostentara inscrição “parada solicitada”.

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 para todo o veículo.

Plataforma Elevatória Veicular: A plataforma elevatória veicular, aplicada nos veículos de piso alto deve atender às características técnicas e construtivas definidas na ABTN NBR 15646 e aos seguintes requisitos mínimos de concepção e operação:

- ☐ Permitir a elevação de pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, em cadeira de rodas ou em pé, para acesso em nível ao interior do veículo;
- ☐ Possuir vãos livres mínimos de 800 mm na largura para passagem livre de usuários e de 1.000 mm para o comprimento em operação para cadeira de rodas;
- ☐ Possuir pega mão vertical em ambos os lados da plataforma para garantir



segurança e conforto ao usuário que embarcar em pé na plataforma, durante todo o curso vertical, não constituindo em nenhuma barreira física ou obstrução do vão livre para passagem;

- ☐ Possuir pega mãos aplicados verticalmente na parte interna de ambas as folhas de porta, para garantir segurança e conforto ao usuário em cadeira de rodas, não se constituindo em barreira física ou obstrução do vão livre para passagem;
- ☐ A superfície da plataforma deve ser revestida com o mesmo material antiderrapante utilizado no piso interno do veículo, mantendo as propriedades em qualquer condição climáticas;

Catracas: Os veículos devem ser dotados de uma única catraca instalada na parte frontal do veículo próximo a porta de embarque.

As catracas e os dispositivos necessários à sua instalação devem ser de material que não cause danos aos passageiros e sem arestas vivas e deve, obrigatoriamente, permitir giro em ambos os sentidos.

O equipamento deverá contar com registrador mecânico de contagem de giros e dispor de dispositivo que permita a passagem de lacre metálico.

Todas as medidas e distâncias devem seguir rigorosamente a resolução nº 316 de 08 de maio de 2009 do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito e a NORMA BRASILEIRA ABNT 15570, e suas atualizações.

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.

Letreiros: Os veículos serão dotados de painéis digitais na parte frontal superior e inferior, na lateral dianteira direita (porta de embarque) e na parte traseira.

Identidade Visual: O concessionário deverá apresentar projeto específico de comunicação visual para aprovação à Prefeitura de Juquiá.

- DEMAIS EXIGÊNCIAS SOBRE A FROTA

Todos os veículos para início de operação deverão passar por vistoria técnica da Concedente, assim, como os demais veículos provenientes de futura renovação de frota, onde, será avaliado a conformidade em relação as especificações exigidas neste edital à época de fabricação ou inclusão no Sistema.

Também serão inspecionados os itens de segurança que estão afetos à dirigibilidade e segurança, inclusive com a realização de ensaios, quando necessário.

A Concessionária deverá encaminhar a documentação para o registro inicial da frota nos termos do Contrato de Concessão de Frota.



– ESPECIFICAÇÃO DA GARAGEM

Entende-se como Garagem, o terreno ou área de uso específico, oficina de manutenção e serviços complementares destinados ao apoio ao transporte coletivo urbano por ônibus.

No aspecto construtivo os projetos e instalações devem estar em conformidade com as posturas e regulamentações Municipais, bem como com as legislações ambientais que atendam as demais exigências legais pertinentes.

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

A garagem deve priorizar o Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Juquiá, e deverá estar localizada no município de Juquiá, e ser dotada de todos os requisitos a seguir mencionados:

A garagem deverá contar ainda com equipamentos e dispositivos de apoio como:

- ☐ Sanitários
- ☐ Vestiários
- ☐ Refeitórios
- ☐ Veículo tipo caminhonete de socorro mecânico
- ☐ Demais equipamentos imprescindíveis ao bom desenvolvimento das atividades.

– DESCRIÇÃO DO SISTEMA DE BILHETAGEM

O tipo de automatização adotado utiliza equipamentos eletrônicos de última geração aplicáveis ao transporte coletivo. A análise das diferentes tecnologias disponíveis no mercado indicou como a melhor solução para o Sistema de Juquiá, a utilização de cartões inteligentes sem contato recarregáveis e equipamentos eletrônicos embarcados nos ônibus e bloqueios de terminais para leitura, validação, recarga dos créditos de viagem.

Para a aquisição prévia dos créditos de viagem, os usuários deverão ter à sua disposição postos próprios (da concessionária) ou postos de terceiros autorizados para comercialização.

Todos os equipamentos e insumos necessários referentes ao processo deverão ser disponibilizados pela concessionária.



– PROCESSOS ENVOLVIDOS

Os processos existentes no sistema de bilhetagem eletrônica devem ter suas rotinas conhecidas pelos agentes envolvidos, que deverão estar familiarizados com a operação dos equipamentos.

Os processos são os seguintes:

- ☐ Emissão de créditos
- ☐ Distribuição dos créditos
- ☐ Cadastramento de usuários
- ☐ Comercialização de créditos
- ☐ Validação
- ☐ Transmissão
- ☐ Remissão de cartões unitários (enquanto existir)
- ☐ Gerenciamento

- PARÂMETROS DE MONITORAMENTO CONTRATUAL

O Sistema de Controle da Qualidade do Serviço de Transporte Coletivo deve estar estruturado para a coleta e processamento de informações relativas aos seguintes grupos:

Grupo I - Execução do serviço

Grupo II - Satisfação do usuário

Grupo III - Segurança e responsabilidade social

Em cada grupo há um ou mais indicadores que serão calculados através dos dados oriundos das seguintes fontes:

- ☐ Registros de viagens de cada veículo oriundos da CCO.
- ☐ Dados de passageiros transportados do Sistema de Bilhetagem Eletrônica.
- ☐ Registros realizados em campo por agentes de fiscalização ou pessoal autorizado pela prefeitura.
- ☐ Notificações emitidas pela prefeitura.
- ☐ Resultados das vistorias de frota.
- ☐ Registros de reclamações dos usuários efetuados na Ouvidoria da Prefeitura de Juquiá, ou outro órgão municipal.



- ☐ Registros de acidentes com vítimas obtidos dos Boletins de Ocorrência.
- ☐ Multas de Trânsito informadas pela prefeitura e Detran-SP.

– INDICADORES DO GRUPO I – EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS

O Grupo I é formado por três indicadores:

- ☐ **ICV – Índice de Cumprimento de Viagem**
- ☐ **IOOp – Índice de Ocorrências Operacionais**
- ☐ **IOV – Índice de Ocupação nos Veículos**

- ÍNDICE DE CUMPRIMENTO DE VIAGENS (ICV)

**DEFINIÇÃO:**

Fator que mede a relação entre a quantidade de viagens programadas e as viagens realizadas, apropriadas por dia. Visa avaliar a eficiência no cumprimento das viagens a fim de garantir a regularidade.

FÓRMULA DE CÁLCULO:

$$\text{ICV} = \frac{\text{Viagens Realizadas}}{\text{Viagens Programadas}} \times 100$$

FONTE DE COLETA DE DADOS:

Com base nos valores de cada dia obtidos pelo Sistema de Bilhetagem Eletrônica, (viagens realizadas), Ordem de Serviço Operacional-OSO (viagens programadas) calcula-se o Fator de Cumprimento das Viagens especificadas do período medido, mediante média simples dos valores.

PARÂMETROS:

Unidade de Medida: percentual de cumprimento

PERIODICIDADE

Mensal

ÍNDICE DE OCORRÊNCIAS OPERACIONAIS (IOOp)

**DEFINIÇÃO:**

Fator que mede a relação entre todas as ocorrências operacionais registradas pelo total de viagens no período analisado. Objetiva medir a eficiência da manutenção na execução dos reparos corretivos e preventivos da frota, disponibilizando veículos seguros e confiáveis para a operação das linhas.

FÓRMULA DE CÁLCULO:

$$IOP = \frac{\text{Total de Ocorrências}}{\text{Total de Viagens Realizadas}} \times 100$$

FONTE DE COLETA DE DADOS:

Para a obtenção dos dados, serão utilizadas as seguintes informações:

- Ocorrências detectadas pelo Sistema de Bilhetagem Eletrônica;
- Ocorrências detectadas pelo Sistema de Monitoramento da Operação
- Ocorrências registradas em RA (Relatórios de Acompanhamento): Relatório Mensal de Ocorrências do Concessionário, por data, veículo, linha, hora e tipo de ocorrência.

PARÂMETROS:

Unidade de Medida: ocorrências por viagem

PERIODICIDADE

Mensal

- INDICADORES DO GRUPO II – SATISFAÇÃO DO USUÁRIO

O Grupo 2 é formado por um indicador: IRU – Índice de Reclamações dos Usuários.



- ÍNDICE DE RECLAMAÇÃO DOS USUÁRIOS (IRU)

DEFINIÇÃO:

Fator que mede a relação entre o número de reclamações em determinado mês no sistema e a quantidade de passageiros no período analisado. Visa aferir e acompanhar o grau de insatisfação dos usuários com relação à prestação dos serviços.

FÓRMULA DE CÁLCULO:

$$\text{IRU} = \frac{\text{Número de Reclamações}}{\text{Total de Passageiros}} \times 10.000$$

Número de Reclamações: total de manifestações de usuários que indiquem uma desconformidade ou descontentamento com os serviços prestados, expressas na forma de reclamações, solicitações, sugestões e pedidos, excetuando-se os pedidos de informações, coletados pela central telefônica e postos de atendimento dos usuários, pela ouvidoria da Prefeitura do Município de Juquiá e pelos serviços de atendimento aos usuários mantidos pelos Concessionários, tabulados pela prefeitura.

Total de Passageiros: soma do total de passageiros que tiveram sua viagem registrada no validador eletrônico, independentemente do tipo de passagem.

FONTE DE COLETA DE DADOS:

- As reclamações serão divididas entre as de responsabilidade da concessionária, do poder público e alheias as duas. Será feita uma totalização das reclamações.
- Será feita uma totalização dos passageiros transportados no período definido.
- O cálculo será feito mediante a divisão entre o total de reclamações e a quantidade de passageiros transportados.
- O valor encontrado será, para facilitar a análise do índice, multiplicado por 1 milhão.

PARÂMETROS:

Unidade de Medida: reclamações /dez mil passageiros

PERIODICIDADE: Mensal

- INDICADORES DO GRUPO III – SEGURANÇA E RESPONSABILIDADE SOCIAL

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUQUIÁ – CNPJ: 46.585.964/0001-40

Rua Mohamed Said Hedjazi, 42 – Bairro Floresta – Juquiá – SP 11800-000

Email: prefeitura@juquia.sp.gov.br - Telefone: (13)3844-6111



O Grupo 3 é formado por três indicadores:

IAC – Índice de Acidentes com Culpabilidade do Motorista INT –

Índice de Observância das Normas de Trânsito

ICF – Índice de Conservação de Frota

- ÍNDICE DE ACIDENTES COM CULPABILIDADE DO MOTORISTA (IAC)

<p style="text-align: center;">DEFINIÇÃO:</p> <p>Fator que mede a quantidade de acidentes de trânsito por 100 mil de quilômetros percorridos. Visa avaliar os tipos, frequência e gravidade dos acidentes que possam pôr em risco a integridade física dos usuários, tripulação e terceiros.</p>
<p>FÓRMULA DE CÁLCULO:</p> $\text{IAC} = \frac{\text{Número de Acidentes}}{\text{Total de Quilômetros Percorridos}} \times 100.000$ <p>Número de Acidentes: total de ocorrências registradas no período de apuração, relativas a colisão, abalroamento, atropelamento e outras ocorrências envolvendo os usuários, tripulação e terceiros.</p>
<p style="text-align: center;">FONTE DE COLETA DE DADOS:</p> <p>Para a obtenção dos dados, serão utilizadas as seguintes informações:</p> <ul style="list-style-type: none">• Km percorrida: Definida no Plano de Transporte Coletivo• Acidentes: Registro de Ocorrência – Concessionária / registros municipais
<p style="text-align: center;">PARÂMETROS:</p> <p>Unidade de Medida: Acidente / cem mil Km Percorridos</p>
<p style="text-align: center;">PERIODICIDADE: Semestral</p>



- ÍNDICE DE OBSERVÂNCIA DAS NORMAS DE TRÂNSITO (INT)

DEFINIÇÃO: Fator que mede o nível de observância das normas de trânsito (CTB- Código de Trânsito Brasileiro) pelos motoristas da concessionária, visando a implementação de ações para a melhoria na segurança.	
FÓRMULA DE CÁLCULO: $\text{INT} = \frac{\text{Quantidade de Multas de Trânsito}}{\text{Total de Quilômetros Percorridos}} \times 100.000$	
FONTE DE COLETA DE DADOS: Este indicador é calculado a partir da quantidade de multas de trânsito impostas pelas autoridades de trânsito e que tenham sido confirmadas após recurso. Serão quantificadas as multas de trânsito impostas aos motoristas da Concessionária e que foram mantidas após recurso no período medido. Será calculada a extensão total percorrida mediante a multiplicação da quantidade de viagens realizadas pela extensão da linha, para cada dia do período medido.	
PARÂMETROS: Unidade de Medida: Multas / cem mil Km	
PERIODICIDADE Mensal	



- ÍNDICE DE CONSERVAÇÃO DA FROTA (ICF)

DEFINIÇÃO: Fator que mede o grau de desconformidade que caracteriza veículos sujos e malconservados em operação no sistema de transporte.
FÓRMULA DE CÁLCULO: Quant. de Notificações de Irregularidades $iCF = \frac{\text{Quant. de Notificações de Irregularidades}}{\text{Frota de Largada Realizada}} \times 100$ Quantidade de Notificações de Irregularidades = QILC + QRLC QICL: Quantidade de Irregularidades de Limpeza e Conservação QRLC: quantidade de Reclamações de Limpeza e Conservação
FONTE DE COLETA DE DADOS: Serão quantificadas as notificações relacionadas com o estado de conservação e condições operacionais dos veículos da frota da Concessionária no período medido, emitidas pela: <ul style="list-style-type: none">• Fiscalização da prefeitura (autos de infração) nos trabalhos de vistoria• As quantidade de reclamações de limpeza e conservação recepcionadas pela central telefônica e postos de atendimento dos usuários e outros sistemas de atendimento aos usuários.
PARÂMETROS: Unidade de Medida: percentual de notificações de Irregularidades na conservação dos veículos
PERIODICIDADE: Mensal



- PADRÕES DE QUALIDADE DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

Os padrões da qualidade são representados por intervalos de valores para cada um dos indicadores, pelo qual é possível a classificação do serviço da concessionária em relação aos quatro conceitos: excelente, bom, regular ou insuficiente. Alguns desses índices são considerados essenciais para o bom atendimento aos usuários e terão impacto direto no valor da Remuneração Mensal do Concessionário até o limite de 5% (cinco por cento) se enquadrados no Padrão Insuficiente.

A tabela a seguir apresenta estes padrões e os índices com seus respectivos percentuais.

Grupo	Indicador	Unidade	Padrão Excelente	Padrão Bom	Padrão Regular	Padrão Insuficiente	% de Desconto na Remuneração se Padrão Insuficiente
I	ICV – Índice de Cumprimento de Viagem;	%	> 97,0	De 94,0 a 96,9	De 90,0 a 93,9	< 90,0	1%
	IOOp – Índice de Ocorrências Operacionais	%	< 5,0	De 5,01 a 10,0	De 10,01 a 15,0	> 15,0	1%
II	IRU – Índice de Reclamações dos Usuários;	Reclamação / 10000 passageiros	< 10,0	De 10,0 a 20,0	De 20,0 a 30,0	> 50,00	1%
III	IAC – Índice de Acidentes com Culpabilidade do Motorista;	Acidentes / 100.000 km	< 2,5	De 2,5 a 5,0	De 5,01 a 7,5	> 10,0	0,5%
	INT – Índice de Observância das Normas de Trânsito;	Multas / 100.000 km	< 15,0	De 15,0 a 30,0	De 30,01 a 45,0	> 60,0	0,5%



ICF – Índice de Conservação de Frota	Notificações/ Veículo	< 25,0	De 25,0 a 100,0	De 100,01 a 150,0	> 200,0	1%
--------------------------------------	-----------------------	--------	-----------------	-------------------	---------	----

- DA DEMONSTRAÇÃO DE CUSTOS DA CONCESSIONÁRIA

Deverão ser apresentados todos os custos que demonstrem o valor oferecido no processo licitatório, utilizando-se a metodologia do PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO E RURAL DE JUQUIÁ.

O valor máximo da tarifa, conforme a política tarifária demonstrada acima, deverá ser de R\$ 5,50, como demonstrado neste termo, considerando-se na composição de custo o subsídio de R\$ 65.000,00 mensais.

A tarifa, indicado na proposta da licitante, será de exclusiva responsabilidade da licitante a partir de estudos próprios, não cabendo ao Poder Público qualquer responsabilidade ou a obrigação de garantir quantidade mínima de passageiros para proporcionar rentabilidade ao operador.