# ANEXO VII

# Período de Transição



Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

## 7.1 Conceito

Nos termos do artigo 11, parágrafo único, da Lei Municipal nº 12.329/05, considera-se transição o período, após a licitação e a assinatura dos respectivos contratos, em que ainda não se efetivaram todas as condições necessárias para o pleno funcionamento do sistema, tais como aquelas relativas à bilhetagem eletrônica, infra-estrutura e tecnologias, bem como as demais condições operacionais previstas no edital, imprescindíveis para o eficiente cumprimento das diretrizes traçadas pelo Poder Público.



Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

## 7.2 Prazo

O prazo do período de transição é estimado em 3 (três) anos. Esse prazo se inicia na data de emissão da Ordem de Serviço – O.S. - para as novas concessionárias.

O prazo pode ser abreviado, caso todas as condições previstas neste Edital para o pleno funcionamento da Rede do Sistema de Transporte Coletivo Público - INTERCAMP - sejam concluídas em tempo menor que o estimado.

De outro lado, caso a conclusão de tais condições sofra algum tipo de atraso, o período de transição poderá ser prorrogado, mediante aditivo contratual. Se o atraso for injustificado e tiver sido causado pelas concessionárias, poderão ser aplicadas as sanções e penalidades cabíveis.

Trata-se, portanto, de prazo cujo termo final está condicionado a situações futuras.

Vale ressaltar que medidas preparatórias para a concretização da Rede do Sistema de Transporte Coletivo Público - INTERCAMP - estarão sendo tomadas mesmo antes do início da fase de transição, como os testes para implantação do Bilhete Único; as adaptações no sistema de Bilhetagem Eletrônica e a definição da situação jurídica e operacional dos permissionários do Serviço Alternativo. Essa iniciativa justifica-se para evitar a solução de continuidade dos serviços de transporte coletivo.



Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

## 7.3 Etapas

A transição foi dividida em 3 (três) etapas, uma para cada um dos três primeiros anos de contrato. Essa divisão é importante e necessária, na medida em que parte dos investimentos serão feitos pelas concessionárias e devem seguir cronologia de desembolso estabelecida no fluxo de caixa, constante do Anexo VI.

De outro lado, parte dos investimentos serão realizados pelo Poder Público, por meio da EMDEC, como em Bilhetagem Eletrônica, e devem se submeter às disponibilidades financeiras e orçamentárias da Prefeitura Municipal de Campinas.

Ademais, aqueles investimentos relativos às obras de infra-estrutura dependem de liberação de recursos obtidos por meio de financiamento, feito pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES e outras fontes.

Outro aspecto relevante para a implantação da Rede do Sistema de Transporte Coletivo Público - INTERCAMP - são as alterações operacionais. Elas deverão ocorrer em cada uma das Áreas de Operação Preferencial, e terão, em média, um intervalo de 15 (quinze) dias entre uma e outra área, a fim de informar melhor a população e minimizar impactos junto aos usuários.

As características operacionais serão adaptadas, também, de acordo com a realização dos investimentos acima citados.



Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

### 7.3.1 1ª Fase – Ano 1 do Contrato

#### 7.3.1.1 Características Operacionais

Nessa fase inicia-se a implantação da Rede do Sistema de Transporte Coletivo Público - INTERCAMP. Serão feitos ajustes operacionais em linhas, itinerários, frequências e horários em relação ao que atualmente está estabelecido, de forma a otimizar a prestação do serviço e aproximar a rede de transporte coletivo vigente na transição daquela ideal, a ser definitivamente implantada após esse período.

Também nessa fase será feita a migração de parte dos permissionários do atual Serviço Seletivo para o Serviço Alternativo. Essa incorporação será gradual, ao longo de todo o período de transição, ou seja, ocorrerá em todas as fases.

A meta é chegar, ao final da transição, com aproximadamente 350 (trezentos e cinquenta) permissionários do Serviço Alternativo, todos integrados física e tarifariamente ao Serviço Convencional e atuando em linhas específicas, complementares ou alimentadoras.

As linhas serão definidas para cada um dos Serviços e, de acordo com essa definição, bem como a demanda de passageiros, a migração irá acontecendo.

Importa frisar que os permissionários remanescentes permanecerão no Serviço Seletivo, em linhas especificas, com características de veículos e tarifas diferenciadas.

Outro aspecto operacional importante a ser implantado nessa fase é a Rede Noturna, constante do Anexo II.


Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

Quanto à frota, no período de transição, deverão ser observadas as características básicas, atendendo, no mínimo, o perfil e a idade média máxima estabelecidos nos Anexos II e item 2.3.5 do Edital, respectivamente.

Entretanto, a forma de apresentação da frota, incluindo veículos adaptados para o transporte de pessoas com mobilidade reduzida, será fixada pela metodologia de execução apresentada pela licitante em sua proposta técnica, dentro dos padrões estabelecidos. E serão esses os parâmetros para renovação da frota, durante todo o período de transição.

Vale lembrar que as características operacionais também dependem das intervenções em Bilhetagem Eletrônica e, principalmente, em obras de infra-estrutura.

### 7.3.1.2 Bilhetagem Eletrônica e Bilhete Único

As concessionárias deverão, para início do contrato, estar preparadas para assumir as responsabilidades da bilhetagem eletrônica e da venda antecipada de passagens. Para tanto, deverão adquirir os equipamentos e *softwares* hoje em atividade e de propriedade da Associação das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Campinas - TRANSURC, necessários para evitar a solução de continuidade do sistema.

Essa aquisição é obrigação das concessionárias e se dará pelo valor estabelecido no edital. O montante constante do Anexo V corresponde ao valor das notas fiscais de aquisição dos equipamentos e desenvolvimento de programas, aplicada a respectiva depreciação.


Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

Essa situação se impõe em razão do sistema de bilhetagem eletrônica e venda antecipada de passagens já estar implantado no Município de Campinas, e sua substituição, a critério das concessionárias, poderia acarretar sua solução de continuidade. Ademais, a EMDEC já vem realizando adaptações nesse sistema, de forma a permitir o acesso imediato aos dados da venda antecipada de passagens, bem como proceder a auditorias e emitir os créditos primários. Assim, a substituição do atual sistema por outro acarretaria prejuízos também ao Poder Público.

De outro lado, os equipamentos embarcados (validadores eletrônicos e catracas eletromecânicas) podem ser adquiridos livremente pelas concessionárias, desde que sejam compatíveis com o sistema de bilhetagem eletrônica em operação.

A implantação do Bilhete Único ocorrerá nessa fase. A meta é ampliar o sistema de cadastramento de usuários e de distribuição de cartões, de forma a disseminar o uso desse tipo de tecnologia para pagamento das viagens.

Para isso, as concessionárias, por meio da entidade que as congregar, deverão investir na ampliação da rede de recarga dos créditos, conforme previsto no Anexo V.

Também serão feitos os testes e ajustes necessários para o perfeito funcionamento do Bilhete Único.

Outra alteração importante para essa primeira fase é a adaptação da EMDEC ao sistema de bilhetagem eletrônica. Com os investimentos que serão feitos, a EMDEC poderá ter acesso “on-line” e em tempo real a todos os dados de venda antecipada de passagens, bem como passará a fazer a emissão primária dos créditos. Também será implantado um instrumento de auditoria do sistema. Tudo isso será implantado e testado na primeira fase da transição, constituindo um importante instrumento para a consolidação da Rede do Sistema de Transporte Coletivo Público– INTERCAMP.

Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

### 7.3.1.3 Obras de Infra-Estrutura

Na primeira fase da transição deverão ser construídas 10 estações de transferência, o que equivale a 60% do volume total destes investimentos, conforme previsto no Anexo V.

As estações a serem construídas serão as seguintes:

| **Estações:** | **Área Operacional Responsável**: |
|---|---|
| Orosimbo Maia | 1 |
| Maternidade | 1 |
| Mercado | 1 |
| Jd. Aurélia | 2 |
| Roseiras | 2 |
| Jardim Florence | 2 |
| Senador Saraiva | 2 |
| Cidade Judiciária | 3 |
| Morais Sales | 3 |
| Prefeitura | 4 |

Tabela 7.1: Estações a serem construídas – 1ª fase

É no primeiro ano de contrato que o Poder Público iniciará a substituição e construção de pontos de ônibus, com a implantação do novo conceito de abrigo. Essa substituição é imprescindível, pois atenderá questões de conforto e segurança dos usuários, informações necessárias para a nova rede, além de garantir maior confiabilidade no sistema.

Outra importante intervenção a ser iniciada nesse período da transição é a construção do primeiro corredor de ônibus, na Av. John Boyd Dunlop e a reforma do corredor da Av. Amoreiras.


Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

É previsto o início das obras do Corredor Metropolitano pela EMTU, englobando o trecho correspondente à Av. Lix da Cunha e Rod. SP-101. Também deverá ser iniciada a obra do Terminal Multimodal que substituirá a atual Estação Rodoviária. Este terminal conterá os terminais rodoviário, metropolitano, urbano além de prever futura conexão com o terminal ferroviário.

### 7.3.2 2ª Fase – Ano 2 do Contrato:

#### 7.3.2.1 Características Operacionais

Será dada continuidade aos ajustes operacionais em linhas, itinerários, frequências e horários, com ênfase na integração entre os Serviços Convencional e Alternativo.

É nessa etapa que deverá ocorrer a consolidação de linhas do Serviço Seletivo, com características e tarifas diferenciadas.

#### 7.3.2.2 Obras de Infra-Estrutura

No segundo ano do contrato deverão ser construídas 8 (oito) estações de transferência, que equivalem a 40% do volume total destes investimentos, conforme previsto no Edital.


Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

As estações a serem construídas serão as seguintes:

| Estações: | Área Operacional Responsável: |
|---|---|
| Campos Elíseos | 1 |
| Santa Lúcia | 1 |
| Boa Vista | 2 |
| Amarais | 3 |
| Sousas | 3 |
| Abolição | 3 |
| Largo do Rosário | 3 |
| Nova América | 4 |

Tabela 7.2: Estações a serem construídas – 2ª fase

Também nessa fase será dada continuidade à substituição e construção de pontos de ônibus da cidade.

Deverá ocorrer a conclusão da construção ou reforma dos corredores de ônibus das Avenidas John Boyd Dunlop e Amoreiras.

É previsto o término das obras do Corredor Metropolitano pela EMTU, englobando o trecho correspondente à Av. Lix da Cunha e Rod. SP-101. Também estará em execução a obra do Terminal Multimodal substituirá a atual Estação Rodoviária.

Serão iniciadas as intervenções na região central, parte do Plano Geral de Circulação.


Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

### 7.3.3 3ª Fase – Ano 3 do Contrato:

#### 7.3.3.1 Características Operacionais

Será dada continuidade aos ajustes operacionais em linhas, itinerários, frequências e horários, sempre com ênfase na integração entre os Serviços Convencional e Alternativo.

Serão consolidadas as linhas do Serviço Seletivo, com características e tarifas diferenciadas.

Até o terceiro ano do contrato, todas as concessionárias deverão comprovar a obtenção dos certificados ISO 9001:2000 e ISO 14000, conforme disposto no Edital.

#### 7.3.3.2 Infra-Estrutura

Está prevista a conclusão de todas as intervenções necessárias para a implantação da Rede do Sistema de Transporte Coletivo Público – INTERCAMP.

Também nessa fase será dada continuidade à substituição e construção de pontos de ônibus da cidade.

Está prevista a conclusão das intervenções na região central, parte do Plano Geral de Circulação.


Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação

## 7.4 Aspectos Econômico-Financeiros

As etapas da transição, com o cronograma de desembolso para os investimentos, estão previstas no fluxo de caixa constante do Anexo VI.

A remuneração no período de transição será feita da mesma forma que para o restante do contrato, não havendo regra específica.

## 7.5 Implantação da Nova Rede

A Rede do Sistema de Transporte Coletivo Público - INTERCAMP - somente se consolidará com o final do período de transição e a conclusão de todas as etapas previstas.



Wilson Folgozi de Brito
Presidente da Comissão Especial de Licitação