



**CONCESSÃO DO SERVIÇO
DE TRANSPORTE COLETIVO
PÚBLICO DE PASSAGEIROS DE
CAMPINAS**

Audiência Pública de 06/02/2020

06/12/2019 a 04/02/2020

Hotsite

www.emdec.com.br/novotransporte

Melhoria do Serviço em Geral 37

Frota 29

Criação e/ou Alteração de Linha 26

Tarifa e Sistema de Bilhetagem 18

Nulo 10

Não Relacionado com Licitação 03

Outros 07

Total Geral 130

06/12/2019 a 04/02/2020

Formulários impressos

Disponíveis em terminais, postos da Emdec e Transurc

Frota	14
-------	----

Melhoria do Serviço em Geral	13
------------------------------	----

Tarifa e Sistema de Bilhetagem	07
--------------------------------	----

Criação e/ou alteração de linha	03
---------------------------------	----

Não Relacionado com Licitação	01
-------------------------------	----

Outros	04
--------	----

Total Geral	42
--------------------	-----------

1**Contextualização****2****Processo Licitatório****3****Cálculo de Tarifa****4****Considerações Finais**

1

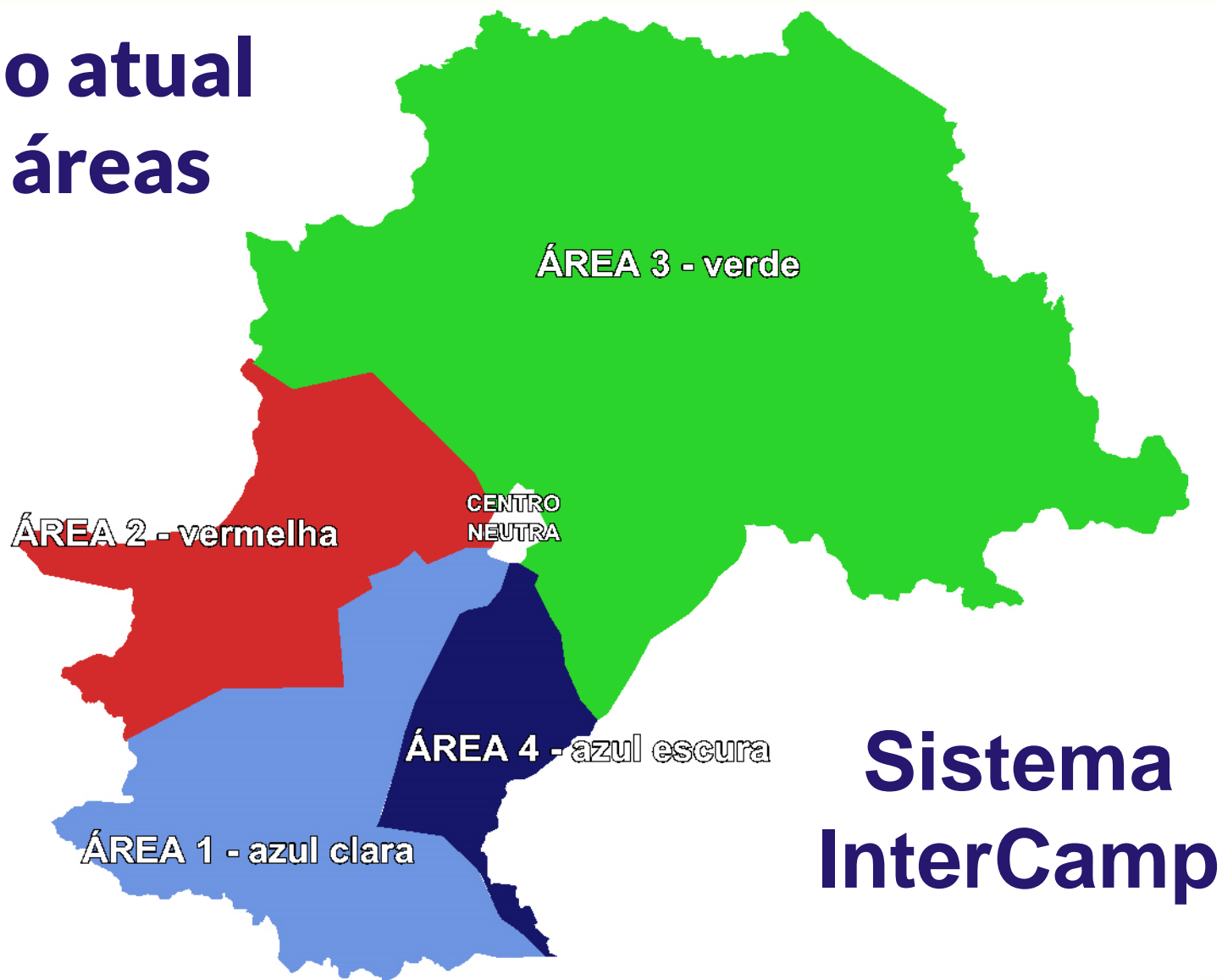
Contextualização

- População: 1.204.073 hab. (estimativa IBGE/2019)
- População da RMC: 3.264.915 hab. (IBGE/2019)
- Área total: 794,5 km² (IBGE)
- Área urbana: 388,9 km² (PMC)
- Densidade: 1.515 hab. / km² (SEADE)
- IDH: 0,805 (PNUD/2010)

- Seis (6) empresas operadoras do Serviço Convencional;
- Quatro (4) consórcios e Áreas de Operação Preferencial;
- Início da concessão em abril de 2006, por um período de quinze (15) anos;
- Três (3) cooperativas do Serviço Alternativo;
- Duzentos e cinquenta e seis (256) permissionários.

- Pontos de parada de ônibus: 5.149
- Terminal Metropolitano: 1
- Terminais urbanos: 12
- Estações de transferência: 5
- Passageiros transportados por ano: 166,7 milhões
- Passageiros transportados por dia útil: 535 mil

Divisão atual em 4 áreas

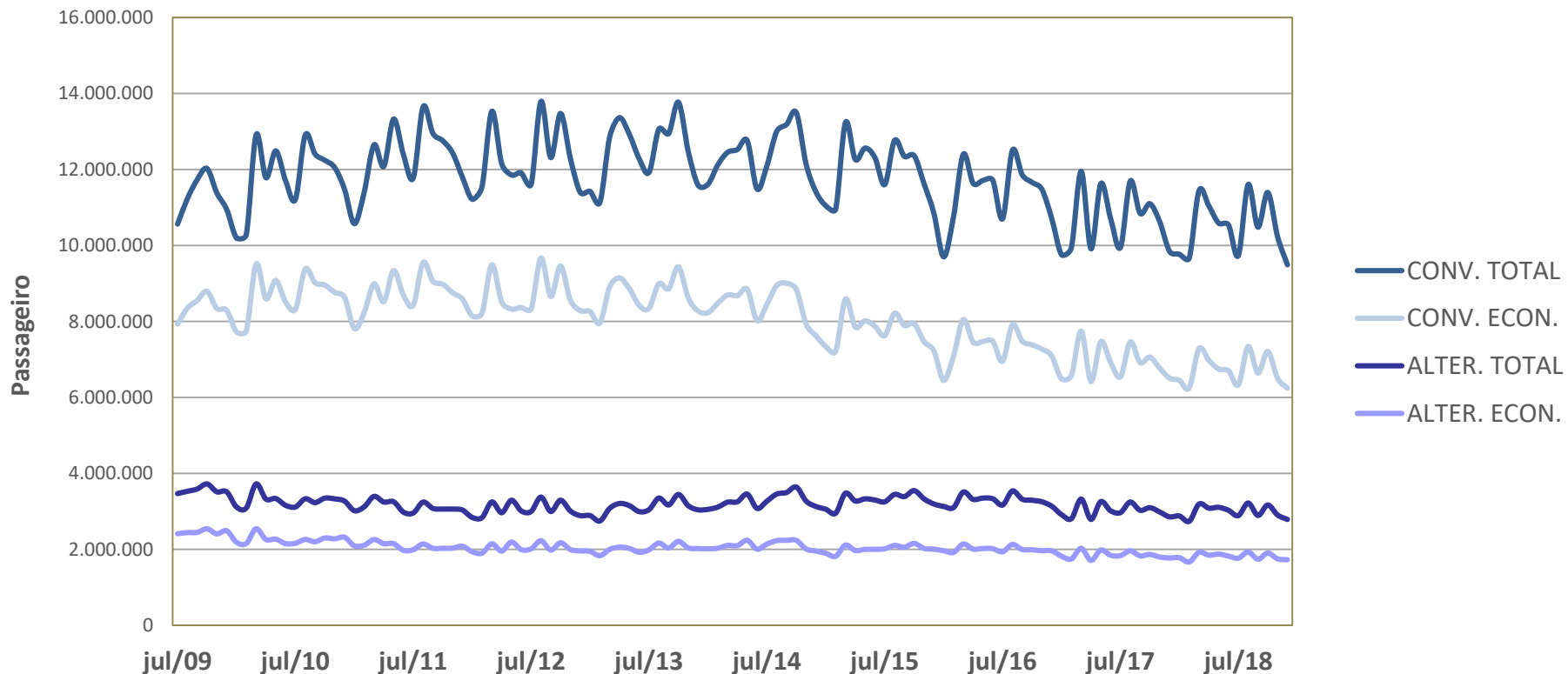


Sistema InterCamp

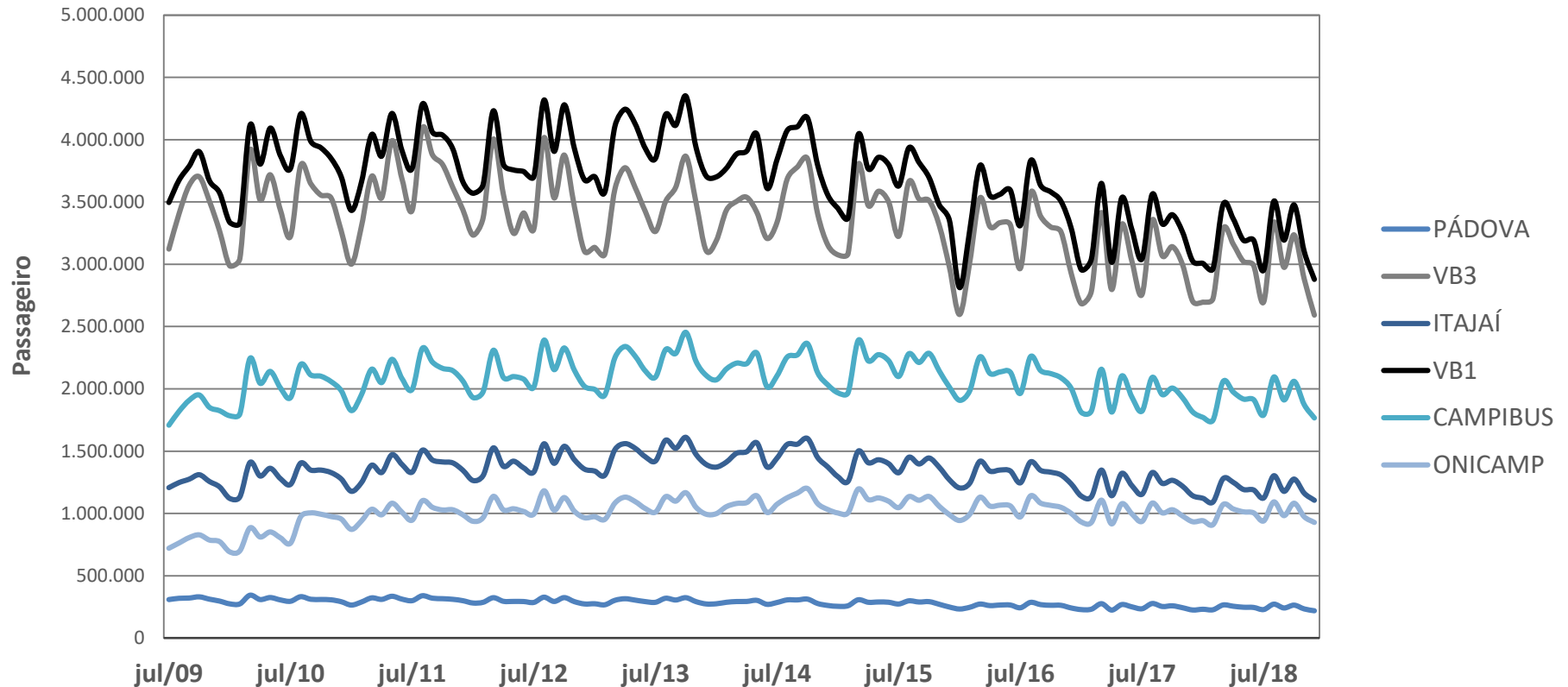
NOME DO OPERADOR	TIPO DE SERVIÇO	LINHAS	VEÍCULOS	VIAGENS DIA ÚTIL	QUILOMETRAGEM DIA ÚTIL
ALTERCAMP	ALTERNATIVO	10	95	1.662	23.053
CONCICAMP	CONVENCIONAL	43	233	5.376	81.219
COOPERATAS	ALTERNATIVO	7	54	1.034	17.798
COTALCAMP	ALTERNATIVO	10	91	1.700	21.585
ONICAMP	CONVENCIONAL	15	72	1.492	18.755
URBCAMP	CONVENCIONAL	66	278	5.321	76.166
VB	CONVENCIONAL	55	252	6.964	87.655
TOTAL		206	1.075	23.549	326.231,31

TERMINAIS	ÁREA DE OPERAÇÃO	BAIRRO	HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO	ÁREA (m ²)	TIPO DE PAVIMENTO
Barão Geraldo	1 - Norte	Dist. de Barão Geraldo	04:30 a 01:30	2.482	Concreto
Shop. Dom Pedro	1 - Norte	Jardim Santa Genebra	05:00 a 00:30	210	Asfalto
Shop. Iguatemi	2 - Leste	Vila Brandina	05:00 a 00:30	408	Asfalto
Ouro Verde	4 - Sudoete	Jardim Cristina	04:30 a 01:30	8.025	Concreto
Vida Nova	4 - Sudoete	Conj. Hab. Vida Nova	04:30 a 01:30	572	Asfalto
Vila União	4 - Sudoete	Vila União	04:30 a 01:30	220	Asfalto
Campo Grande	5 - Oeste	Parque Valença	04:30 a 01:30	1.696	Asfalto
Itajaí	5 - Oeste	Parque Itajaí IV	04:30 a 01:30	843	Asfalto
Padre Anchieta	6 - Noroeste	Dist. de Nova Aparecida	04:30 a 01:30	507	Asfalto
Central	7 - Central	Centro	05:00 a 00:30	6.528	Concreto
Mercado I	7 - Central	Centro	00:00 a 00:00	1.900	Asfalto
Mercado III	7 - Central	Centro	05:00 a 00:30	1.400	Asfalto
Metropolitano	7 - Central	Botafogo	05:00 a 00:30	6.000	Concreto

Passageiro Total versus Econômico: Sistema Intercamp



Passageiro Total por Operador: Sistema Convencional



Planejamento viário da cidade para um horizonte de 25 anos, complementar ao Plano de Mobilidade Urbana do Município de Campinas (PMUC).

O Plano Viário inclui o **Diagnóstico do Transporte Coletivo**.

Diagnóstico do Transporte Coletivo

- Lógica operacional sem hierarquização, baixa troncalização;
- Predominância de fluxos radiais;
- Poucos deslocamentos perimetrais;
- Principais demandas externas ao Anel Rodoviário;
- Ausência de transporte coletivo no Anel Rodoviário.

Diagnóstico do Transporte Coletivo

Maiores demandas do Transporte Coletivo

- Corredor Noroeste (RMC – Campinas): 10.000 passageiros/hora pico da manhã*
- Aeroporto (predominantemente municipal): 9.000 passageiros/hora pico da manhã
- Campo Grande (exclusivamente municipal): 8.000 passageiros/hora pico da manhã
- Ouro Verde (exclusivamente municipal): 6.000 passageiros/hora pico da manhã

Concentração em apenas dois pontos na chegada ao Centro:

Av. Lix da Cunha: 13.000 passageiros/hora pico da manhã

Viaduto Cury: 22.000 passageiros/hora pico da manhã

* Hora pico da manhã é o intervalo horário com maior número de veículos em circulação

Diagnóstico do Transporte Coletivo

Indicadores de eficiência do Transporte Coletivo – DOT

- Tempo de espera (desembarcado)
- Tempo de percurso
- Cobertura do TC na mancha urbana (abrangência 200 metros)
- Transbordos em percursos diagonais (bairro/Centro/bairro)

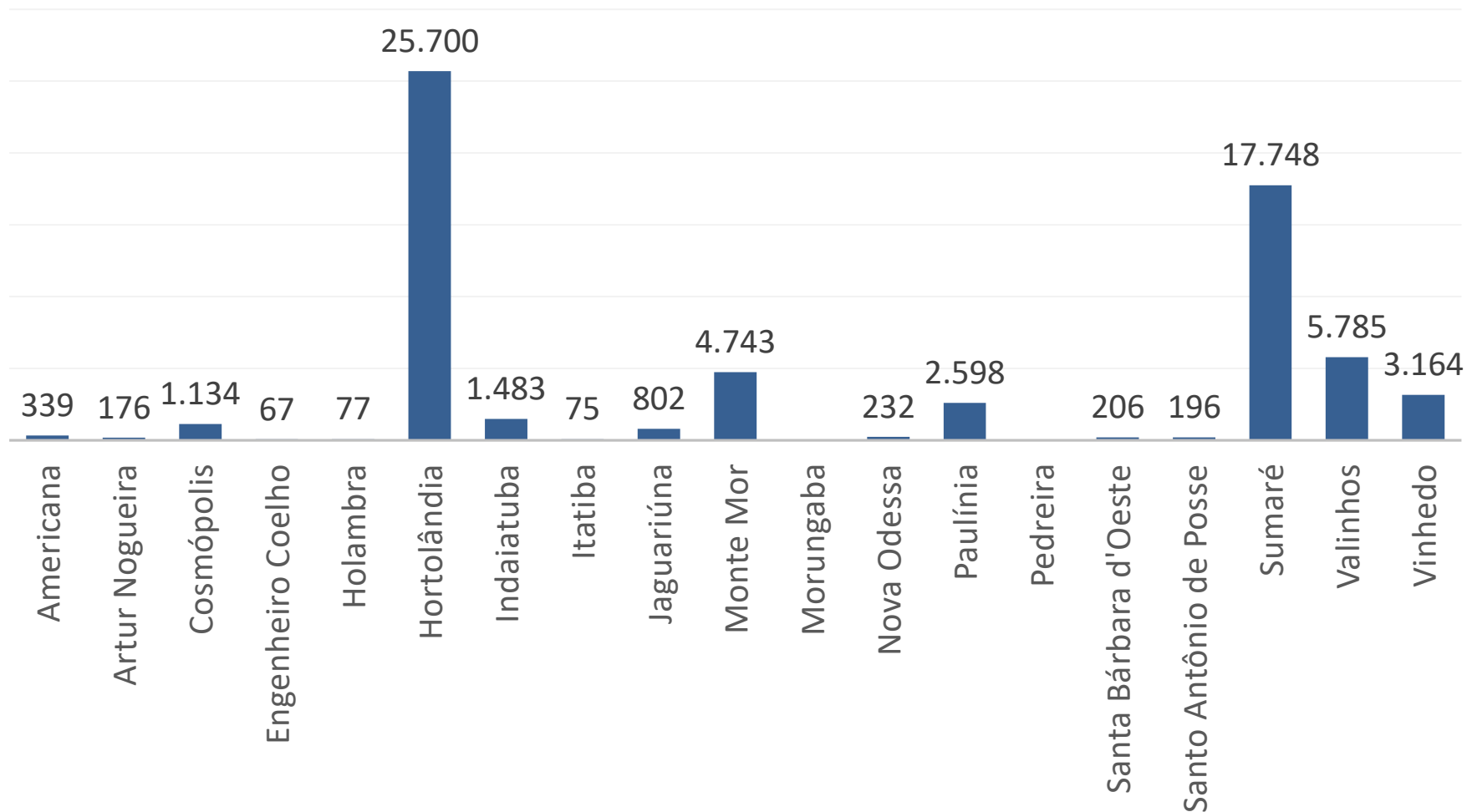
- Região Metropolitana de Campinas (RMC), formada por 20 municípios;
- Sistema Concessionado de Transporte Metropolitano, sob gestão da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU);
- O Sistema Metropolitano permeia as Áreas de Operação Preferencial e a Área Central.

LINHAS INTERMUNICIPAIS COM DESTINO A CAMPINAS

64.527 PASSAGEIROS/DIA



ORIGEM DOS PASSAGEIROS DO SISTEMA METROPOLITANO (COM DESTINO A CAMPINAS)



21/03/2018 - Realização da primeira Audiência Pública da concessão, no Salão Vermelho da Prefeitura.

29/08/2019 - Divulgação do Edital de Concorrência n° 09/2019, com indicação de prazo de 45 dias para a realização da Sessão Pública – Agendada para **16/10/2019**.

14/10/2019 – Suspensão da Licitação pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo (TCE/SP) para análise do edital, atendendo a pedido de três interessados.

04/11/2019 – Suspensão da Licitação pelo Poder Judiciário, n° 1014332.30.2018.8.26.0114, para realização de novas Audiências Públicas e apresentação dos esclarecimentos solicitados pelo Ministério Público.

06/12/2019 – Lançamento do hotsite www.emdec.com.br/novotransporte, com informações da licitação, detalhes do futuro serviço de transporte coletivo e formulário digital para envio de sugestões, dúvidas ou reclamações pela população.

16/12/2019 – Disponibilização de urnas e formulários impressos nos postos da Emdec, Transurc e terminais de ônibus, para que os munícipes depositem suas manifestações a respeito da concessão.

18/12/2019 – Realização da segunda Audiência Pública da concessão, no Salão Vermelho da Prefeitura.

06/02/2020 – Realização da terceira Audiência Pública da concessão, no Universidade Presbiteriana Mackenzie.

2

Processo Licitação

Decreto nº 18.828, de 11 de agosto de 2015

“Art. 1º Fica instituído, no âmbito da Administração Pública Municipal, o Grupo de Trabalho para Realização de Estudos para a Concessão de Transporte Público no Município de Campinas.

Art. 2º O referido Grupo de Trabalho será composto por 01 (um) representante e seu respectivo suplente, dos seguintes órgãos da Administração Pública Municipal:

- I - Secretaria Municipal de Administração;
- II - Secretaria Municipal de Transportes;
- III - Secretaria Municipal de Assuntos Jurídicos”

- Concessão do Serviço Convencional, Sistema BRT, Serviço Seletivo e PAI-Serviço;
- Valor total do Investimento Estimado: R\$ 870.824.837,64;
- Valor total da Concessão estimado: R\$ 7.433.704.535,90;
- Possibilidade de consórcios compostos por até 3 (três) empresas, sem restrição de participação nas áreas operacionais;
- Prazo: 15 anos.



Desenvolver uma rede de transporte otimizada e com diferencial qualitativo: veículos não poluentes e com maior conforto



Implementar a gestão do sistema baseada em tecnologia embarcada ITS (Sistema Inteligente de Transportes) e sistemas computacionais



Desenvolver indicadores de qualidade do sistema - Índices de Qualidade de Serviços (IQS) - para monitorar os serviços



Desenvolver uma rede de transporte otimizada e com diferencial qualitativo: veículos não poluentes e com maior conforto

- Divisão do município em 6 Áreas de Operação Preferencial, com melhor equilíbrio quanto ao número de linhas, frota e passageiros;
- Todas as 6 Áreas de Operação Preferencial terão acesso direto à Área Operacional Central;
- Redesenho da Área Operacional Central, proporcionando melhoria na utilização e no atendimento comum a todas as Áreas Operacionais Preferenciais.

- Melhoria da utilização da infraestrutura existente (Terminais e Estações de Transferência), sem necessidade de novos investimentos;
- Todas as Áreas Operacionais Preferenciais serão contempladas com Eixos Estruturais do Transporte Coletivo ;
- Dimensionamento da rede respeitando critérios técnicos e com base nos dados do sistema de bilhetagem (2015) e na pesquisa Origem e Destino de 2011 realizada pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado.

- Redução da sobreposição de linhas, objetivando um sistema mais compacto e eficiente;
- Criação de novos atendimentos para acolher as demandas represadas dos usuários;
- Criação de novas opções de deslocamentos perimetrais, melhorando o desempenho das linhas radiais e desafogando o Centro;
- O Sistema de Eixos Estruturais do Transporte terá sua velocidade limitada a 50 km/h.

- Qualificação do serviço de transporte, com a revisão do perfil da frota a ser utilizada no novo sistema;
- Melhoria na alocação dos tipos de veículos em função das características operacionais de cada linha;
- Revisão das características operacionais de um terço das linhas do sistema;
- Ampliação da rede noturna, com a adoção de 14 linhas utilizando o conceito de serviço 24 horas.

- Linhas com tarifa e conforto diferenciados;
- As concessionárias operarão as linhas do Serviço Seletivo por determinação ou mediante submissão de propostas ao Poder Concedente;
- As propostas deverão conter especificações adequadas de:
 - Linhas
 - Frota
 - Operação
 - Estimativa de custos, passageiros e tarifa
 - Indicadores de Qualidade



135
LINHAS



194,4 MIL
KM/DIA



785 VEÍCULOS
100% ACESSÍVEIS



14 LINHAS COM
OPERAÇÃO 24H



13,4 MIL
VIAGENS/DIA



399
VEÍCULOS COM
AR-CONDICIONADO



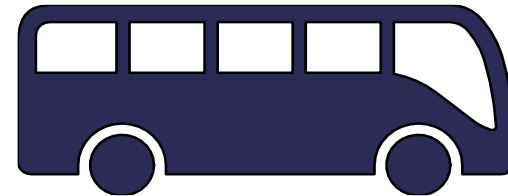
MAIS DE **450 MIL**
PASSAGEIROS/DIA



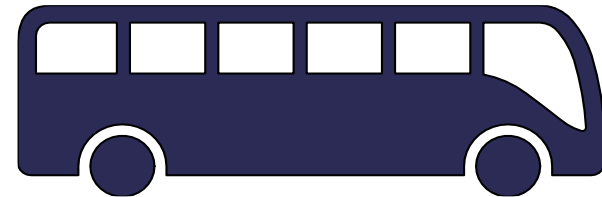
MAIS DE **70,8 MIL**
LUGARES

COMPOSIÇÃO DA FROTA

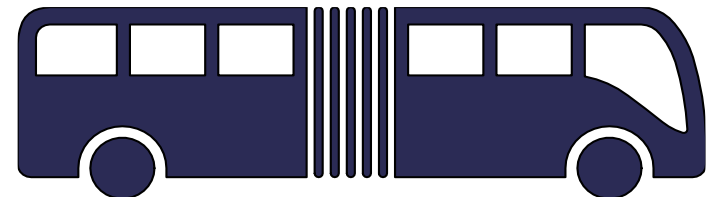
386 BÁSICOS

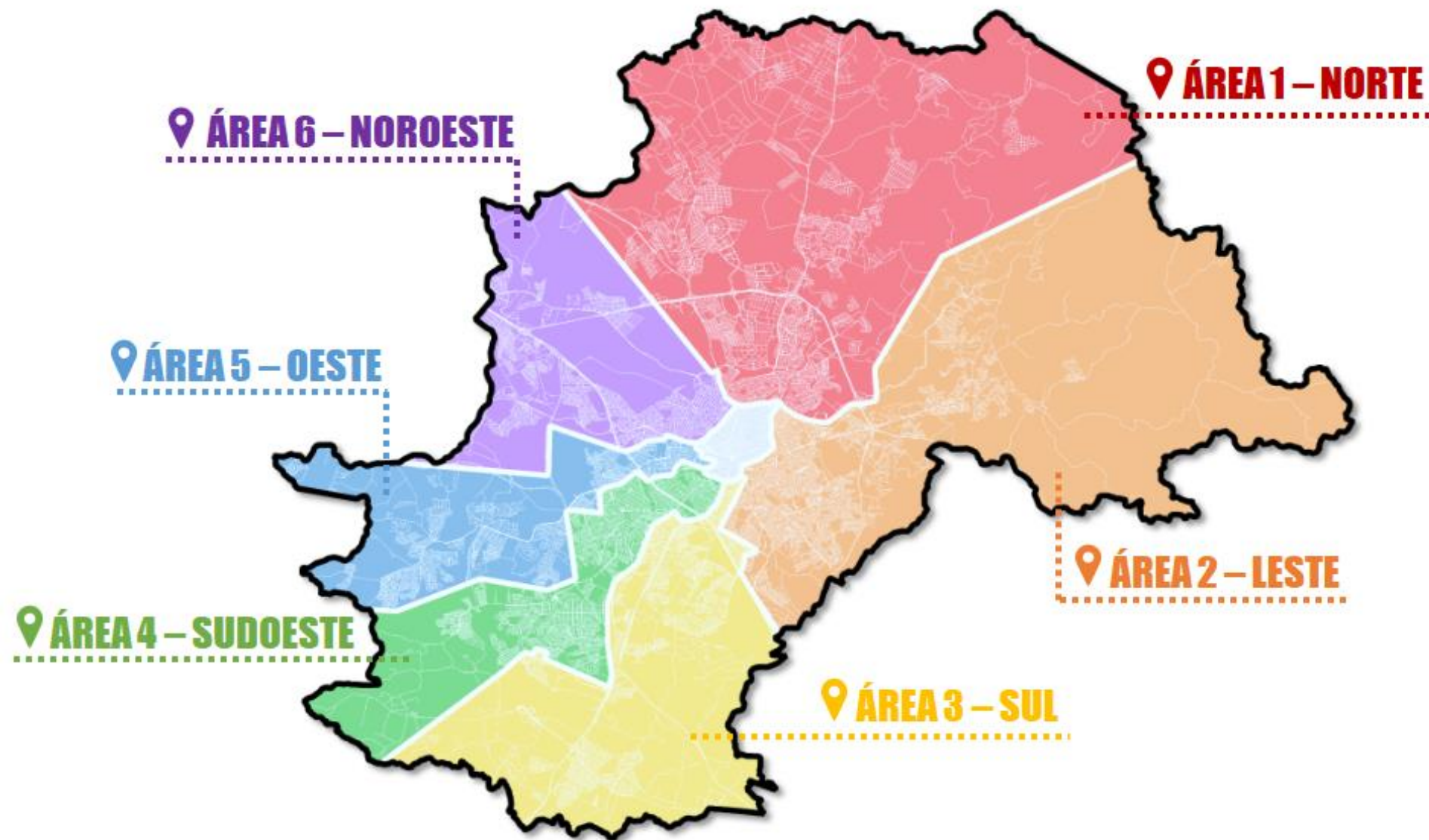


121 PADRONS

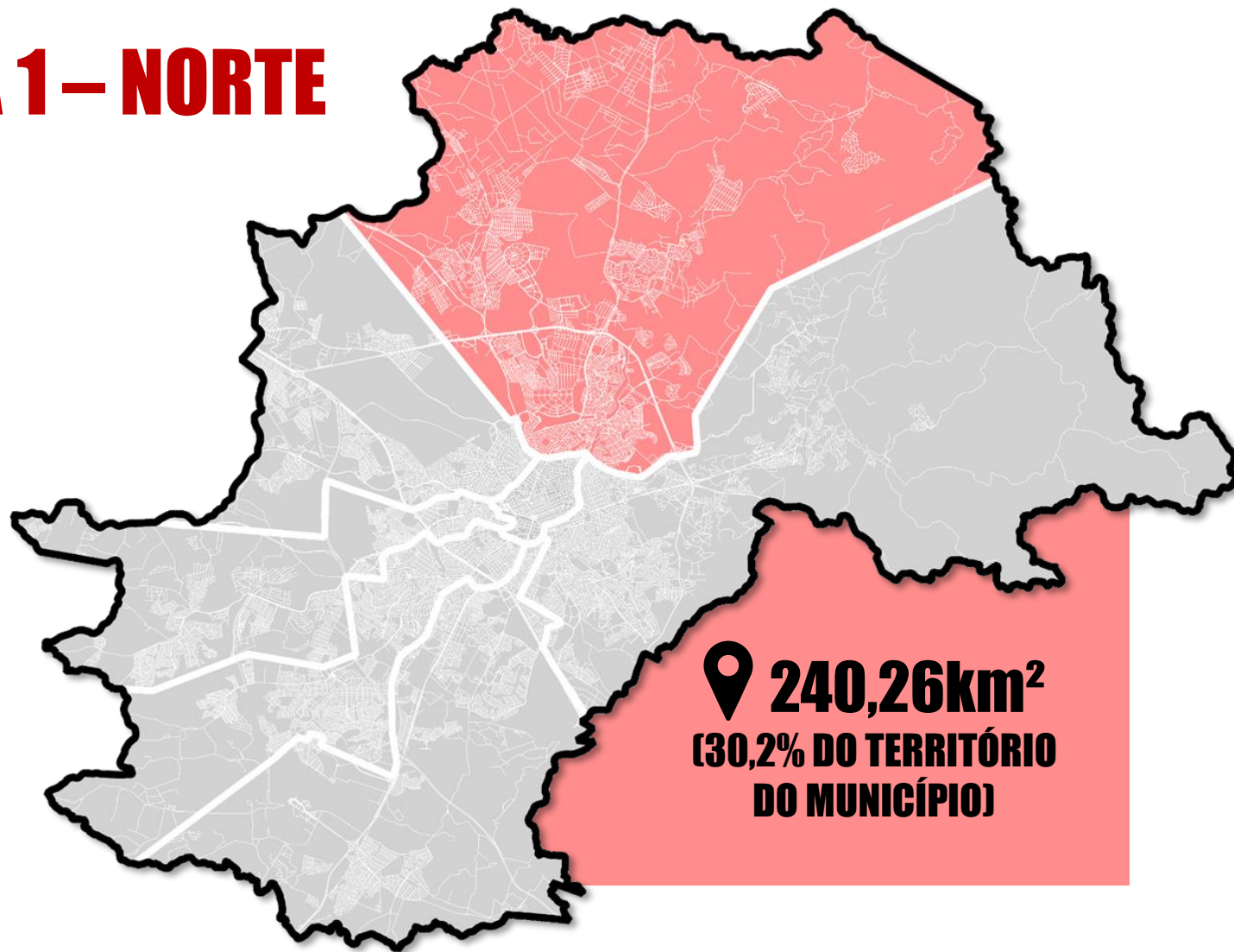


278 ARTICULADOS



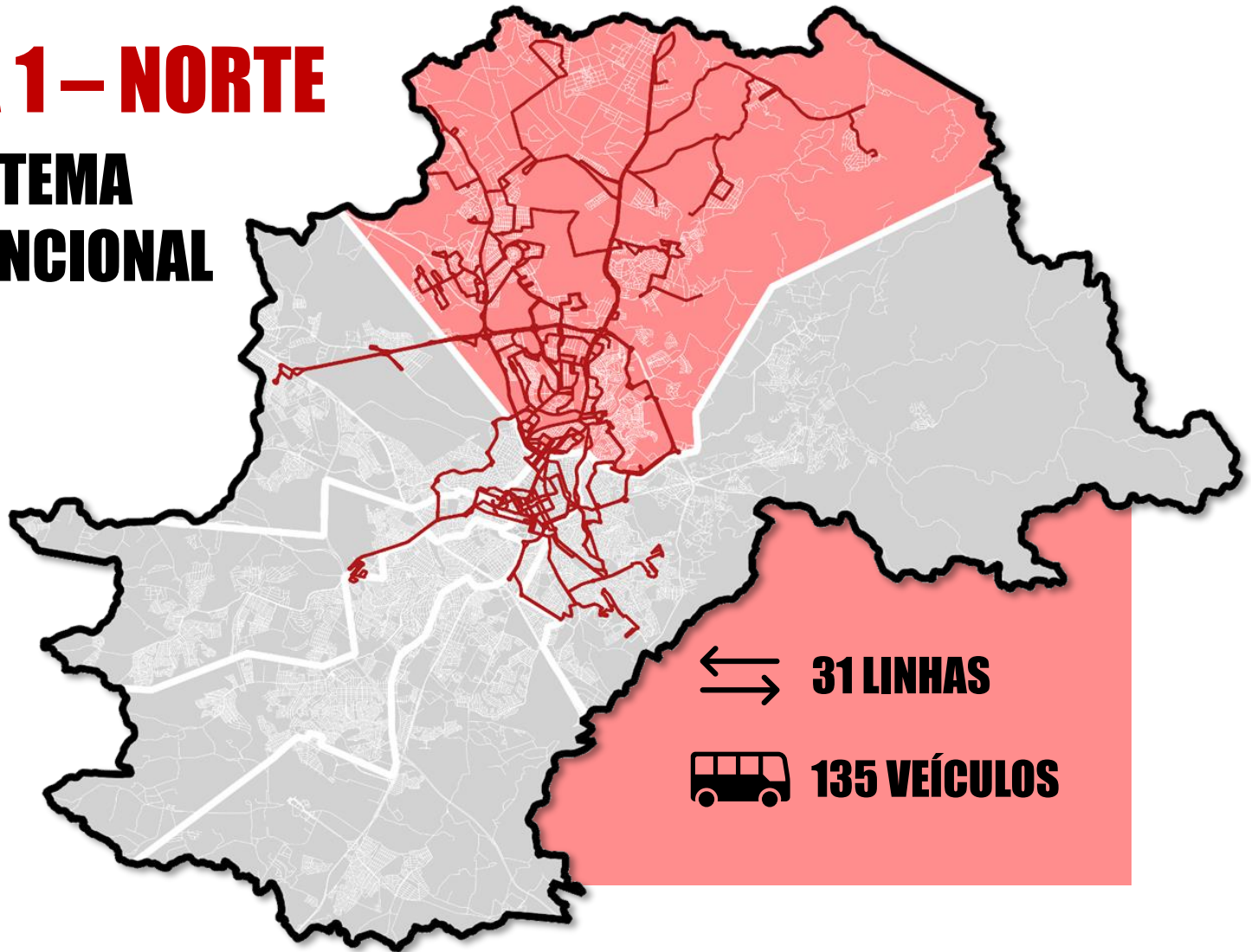


ÁREA 1 – NORTE



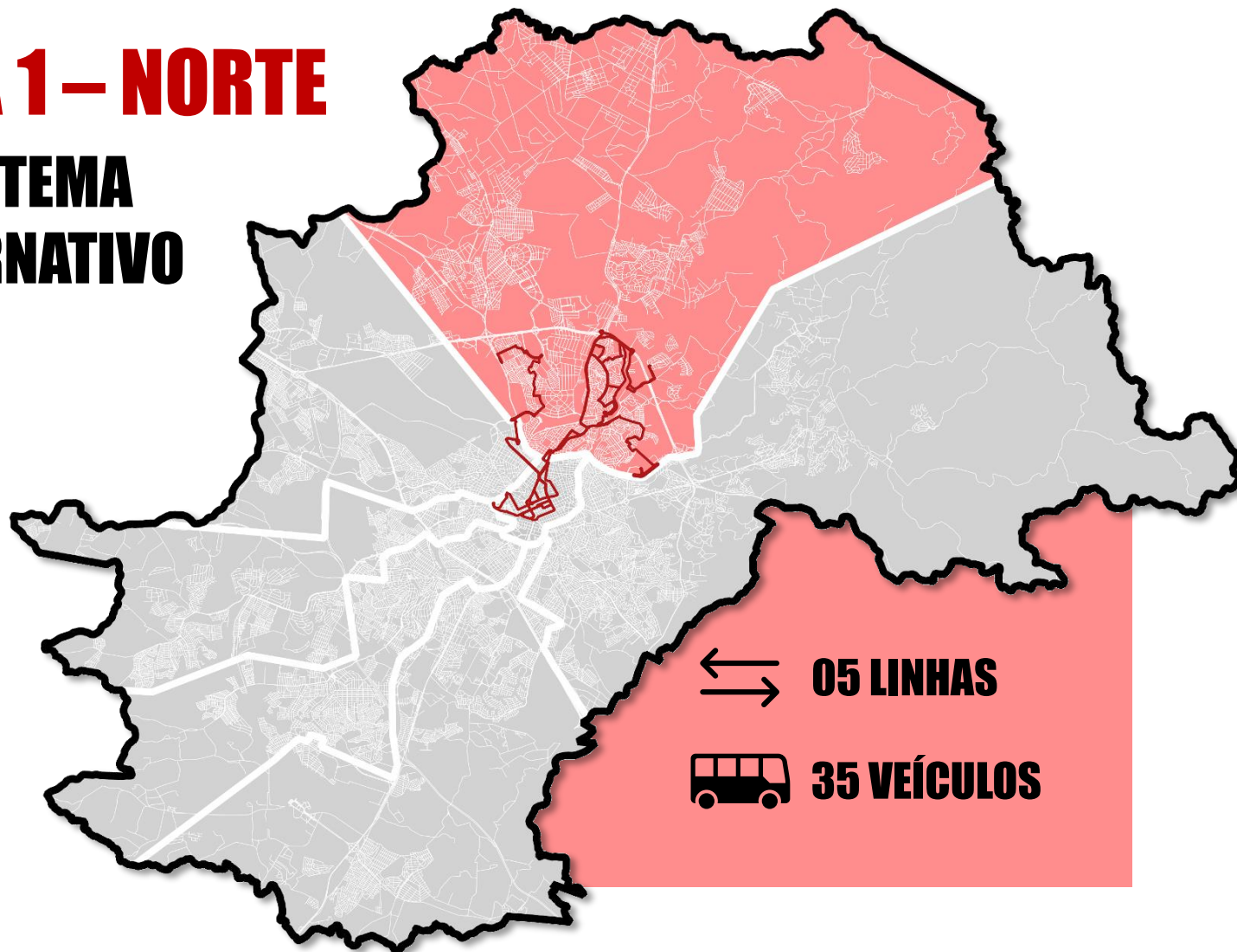
ÁREA 1 – NORTE

**SISTEMA
CONVENCIONAL**



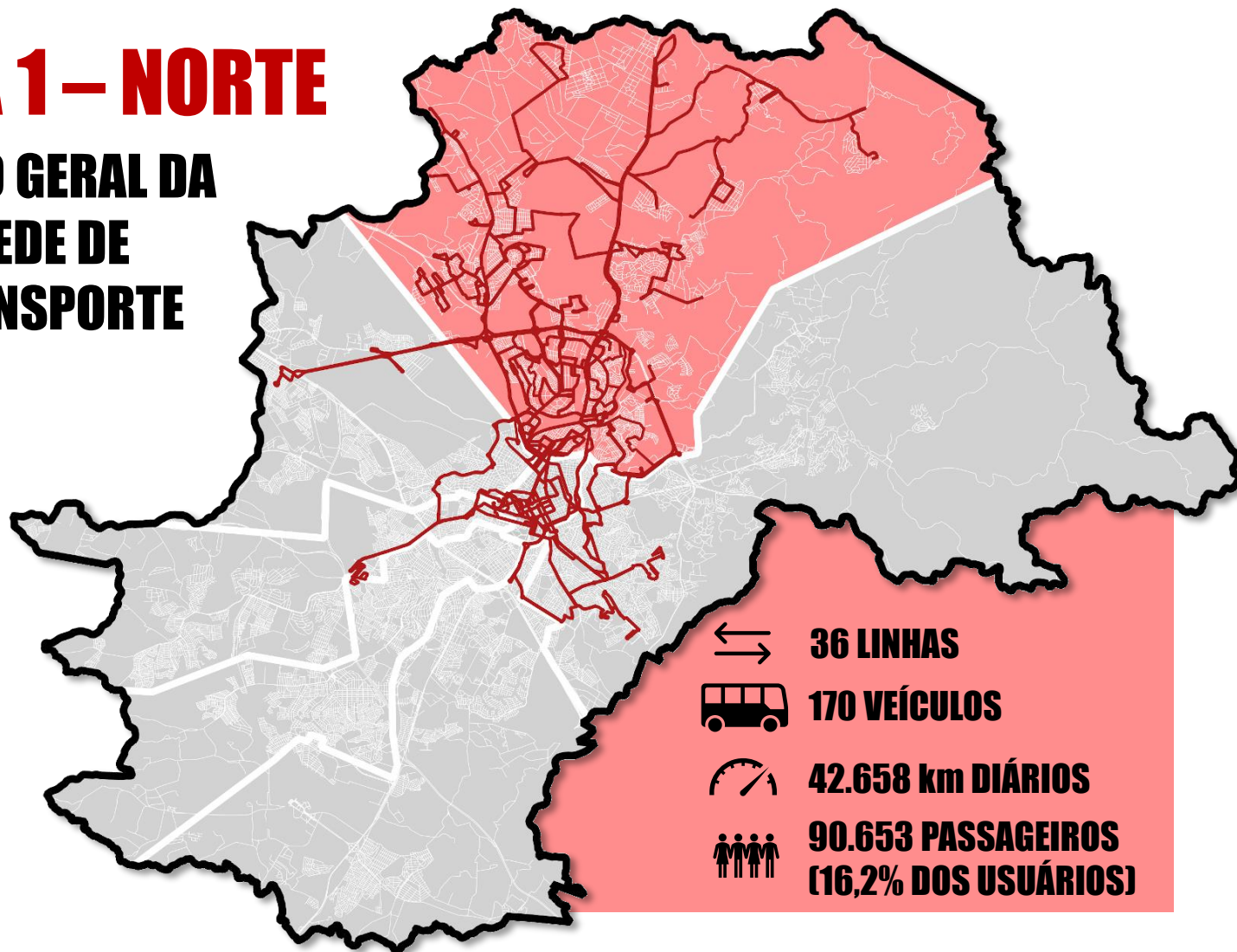
ÁREA 1 – NORTE

**SISTEMA
ALTERNATIVO**

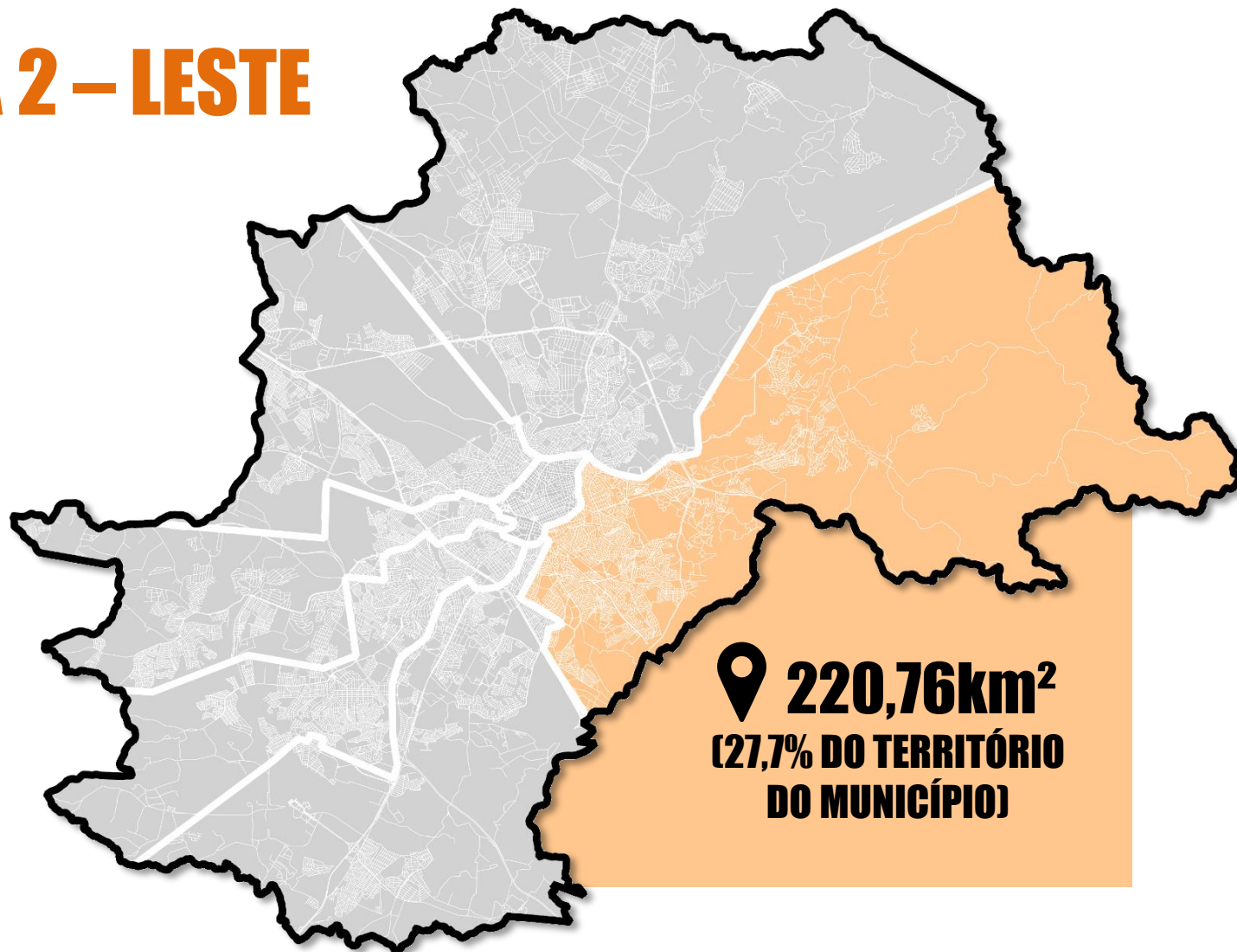


ÁREA 1 – NORTE

**VISÃO GERAL DA
REDE DE
TRANSPORTE**

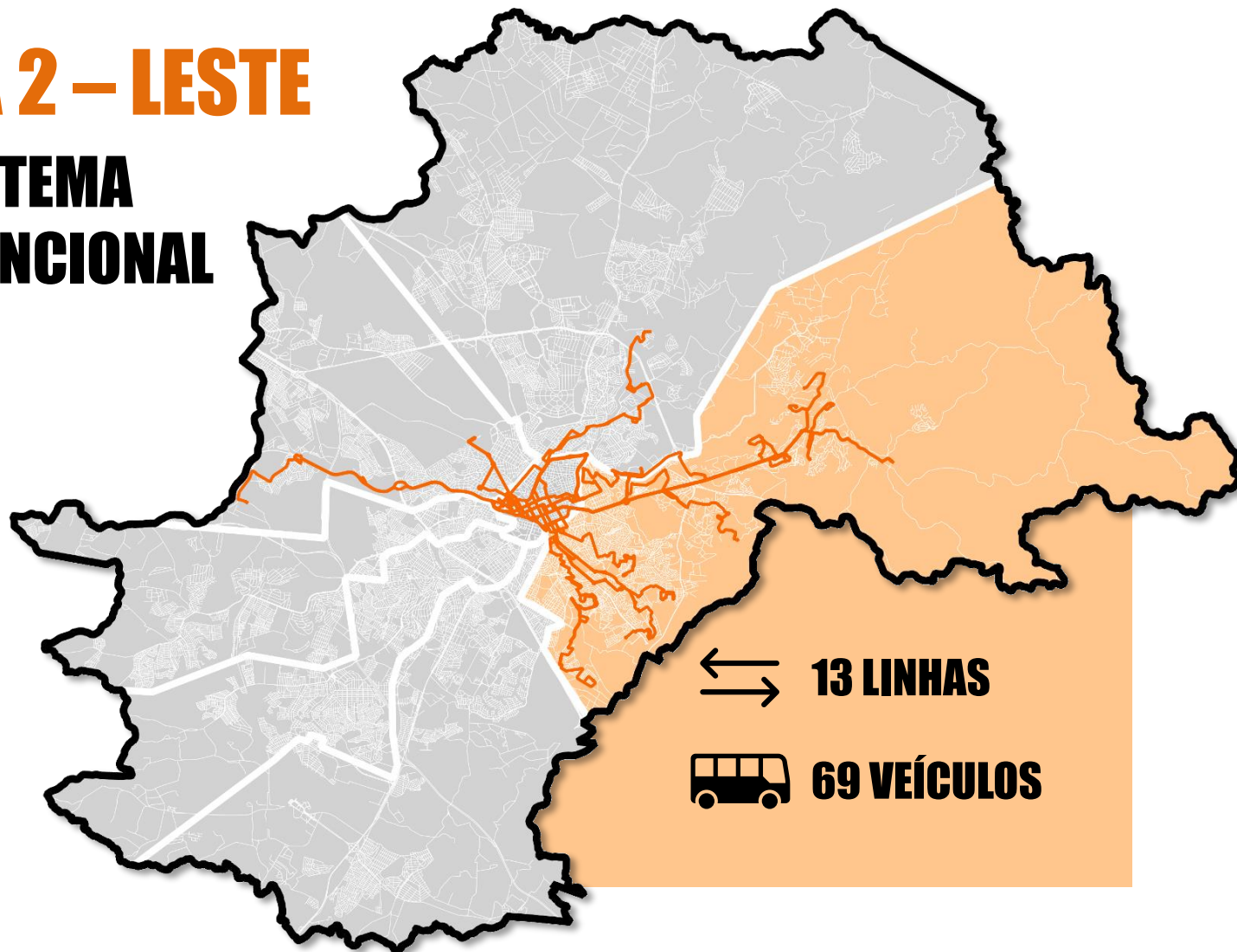


ÁREA 2 – LESTE



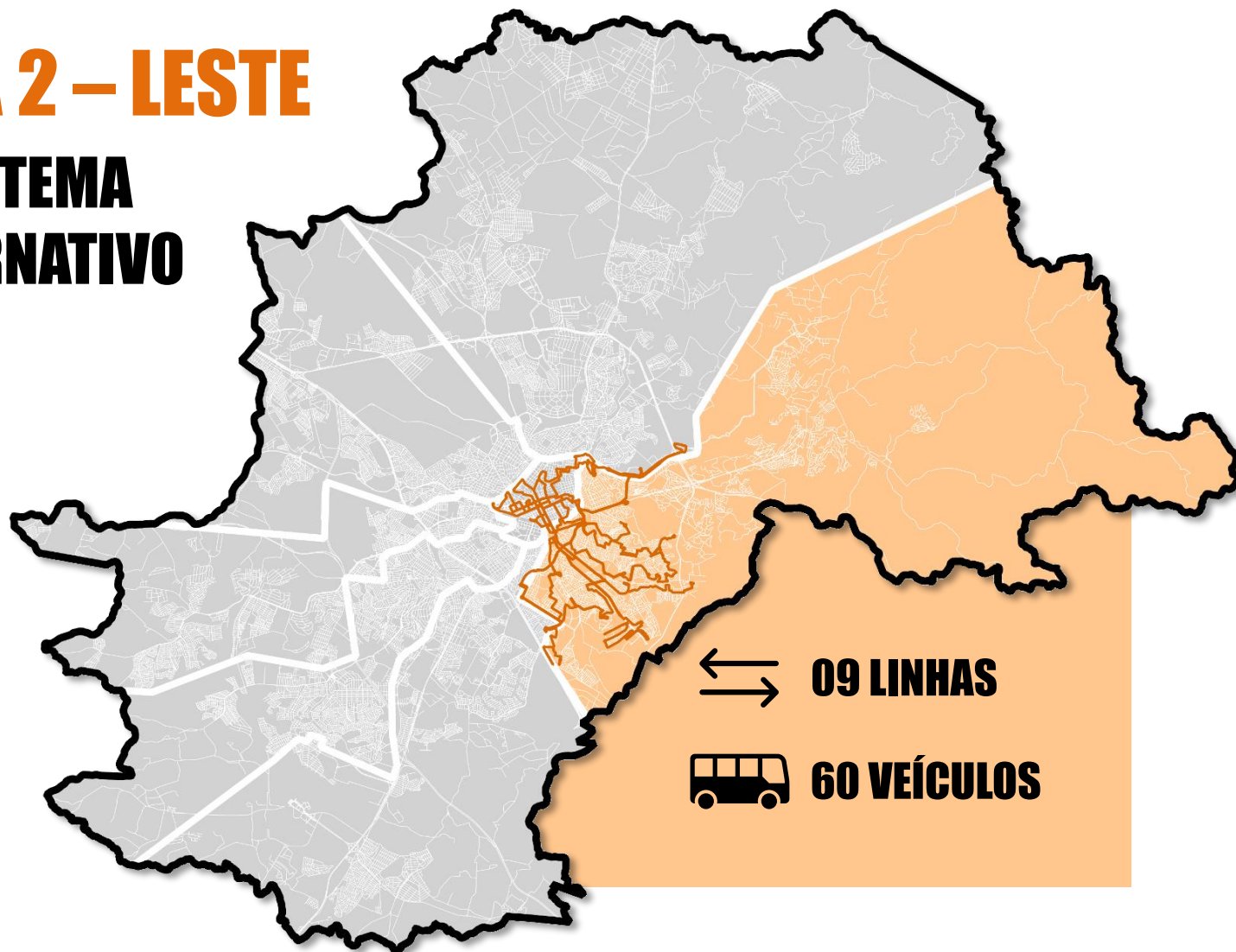
📍 **ÁREA 2 – LESTE**

SISTEMA CONVENCIONAL



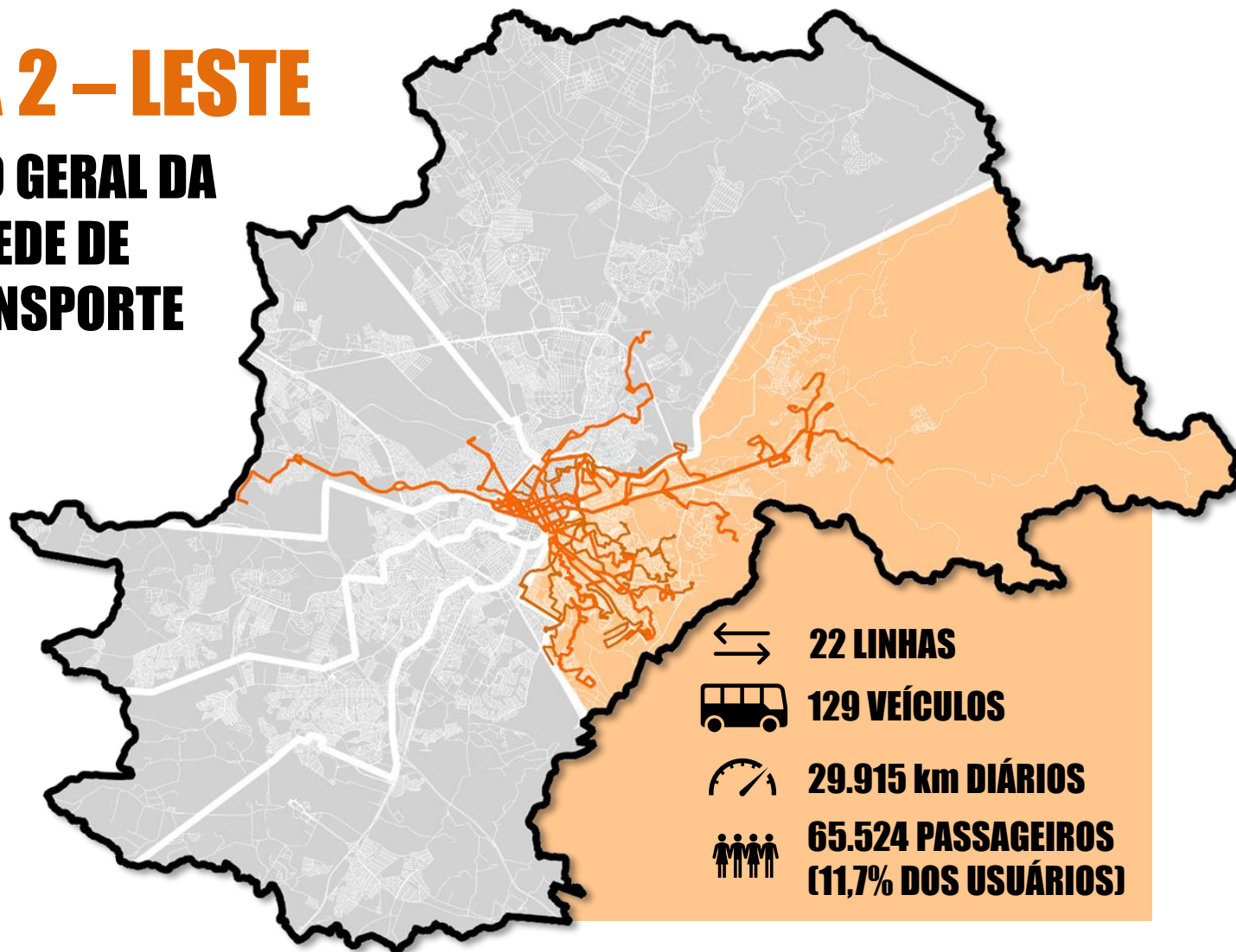
ÁREA 2 – LESTE

SISTEMA ALTERNATIVO

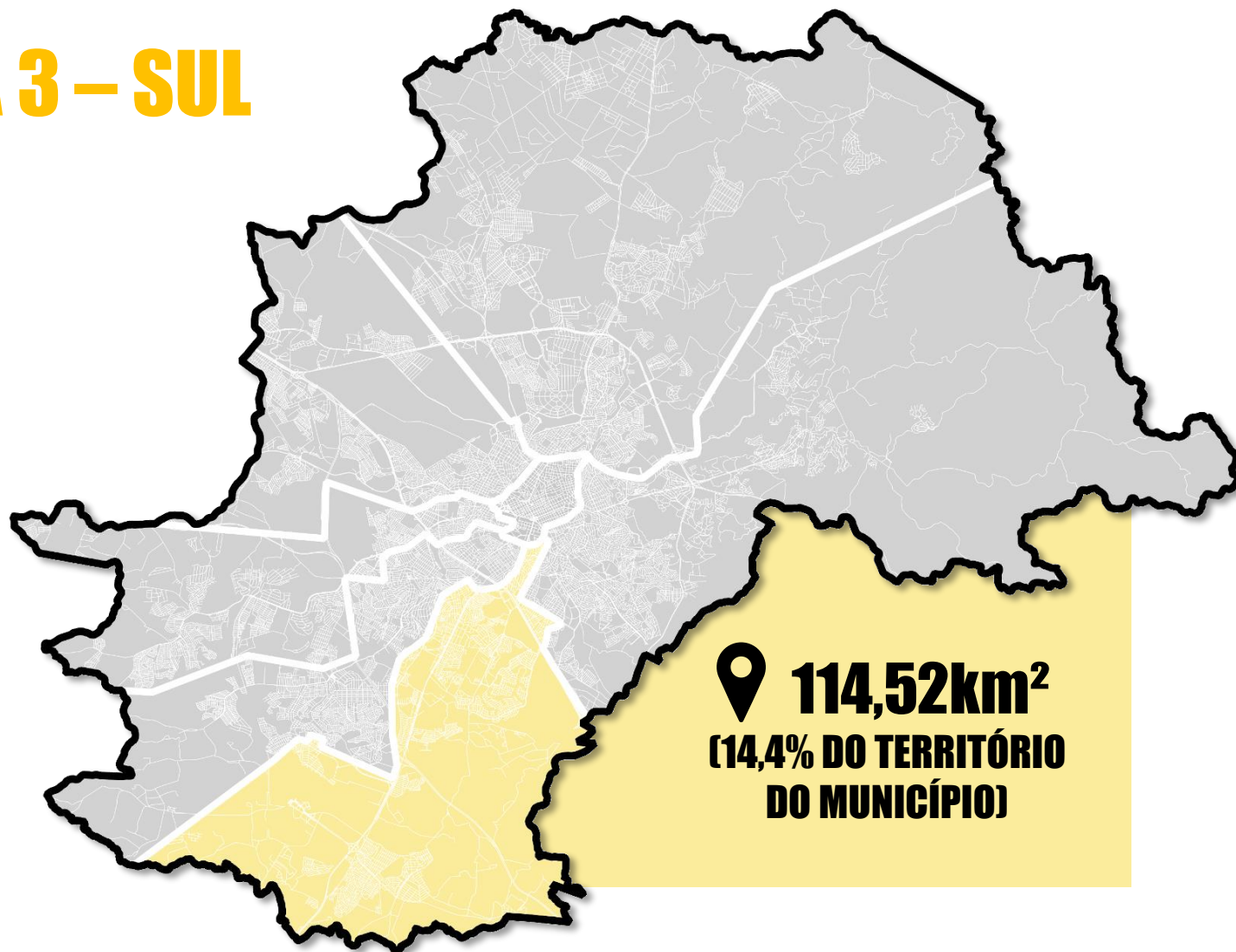


ÁREA 2 – LESTE

VISÃO GERAL DA REDE DE TRANSPORTE



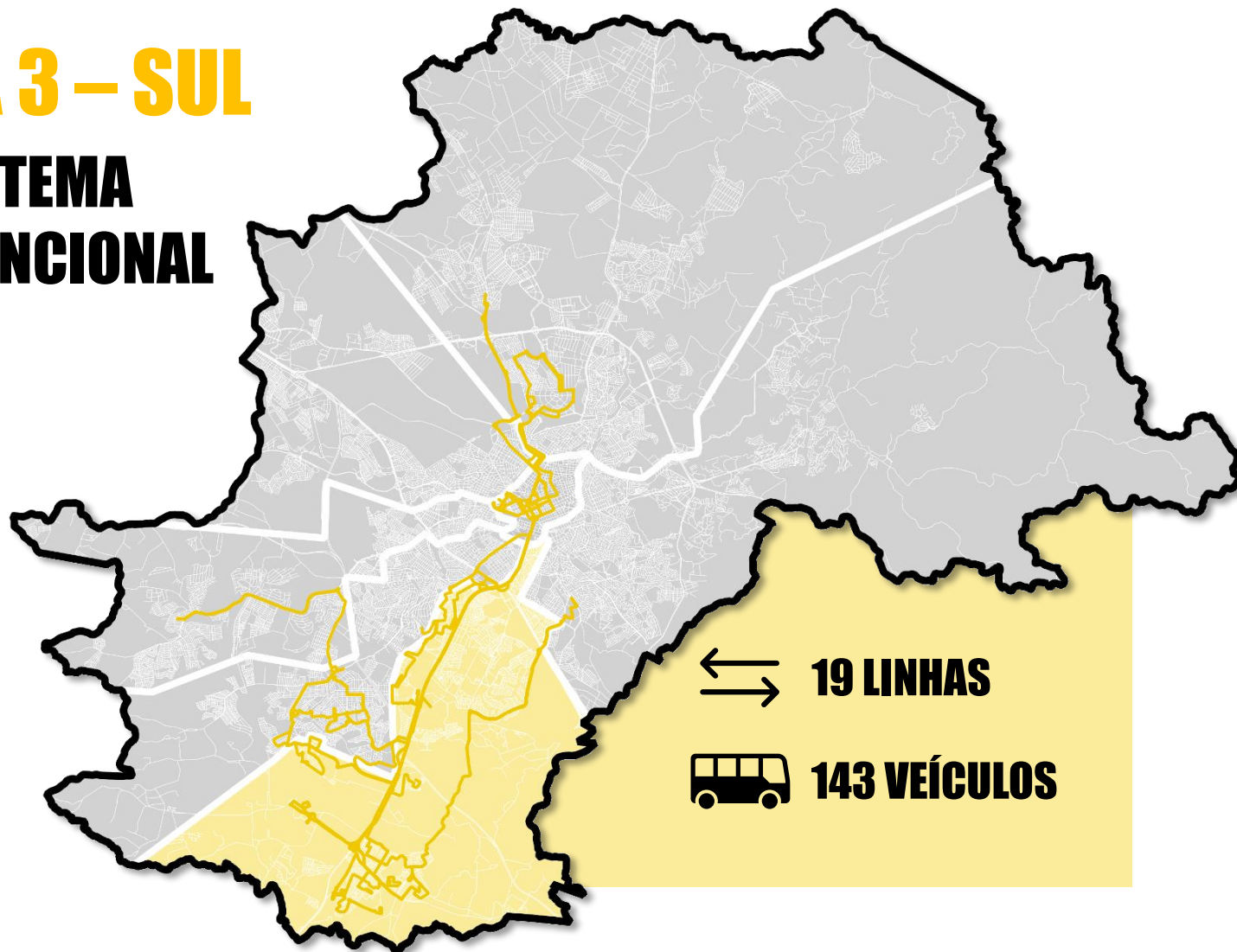
ÁREA 3 – SUL




 **114,52km²**
(14,4% DO TERRITÓRIO DO MUNICÍPIO)

ÁREA 3 – SUL

SISTEMA CONVENCIONAL

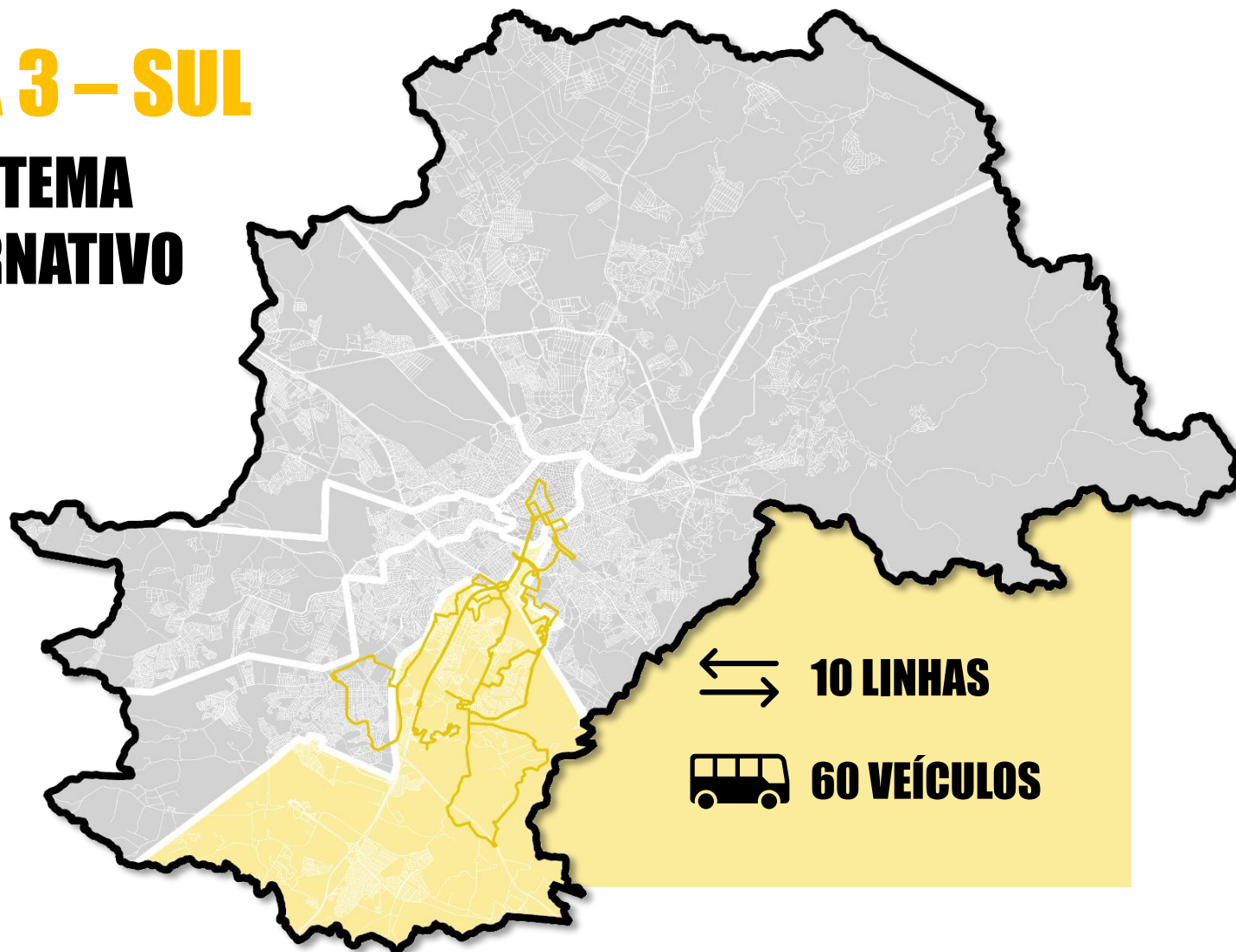


 **19 LINHAS**

 **143 VEÍCULOS**

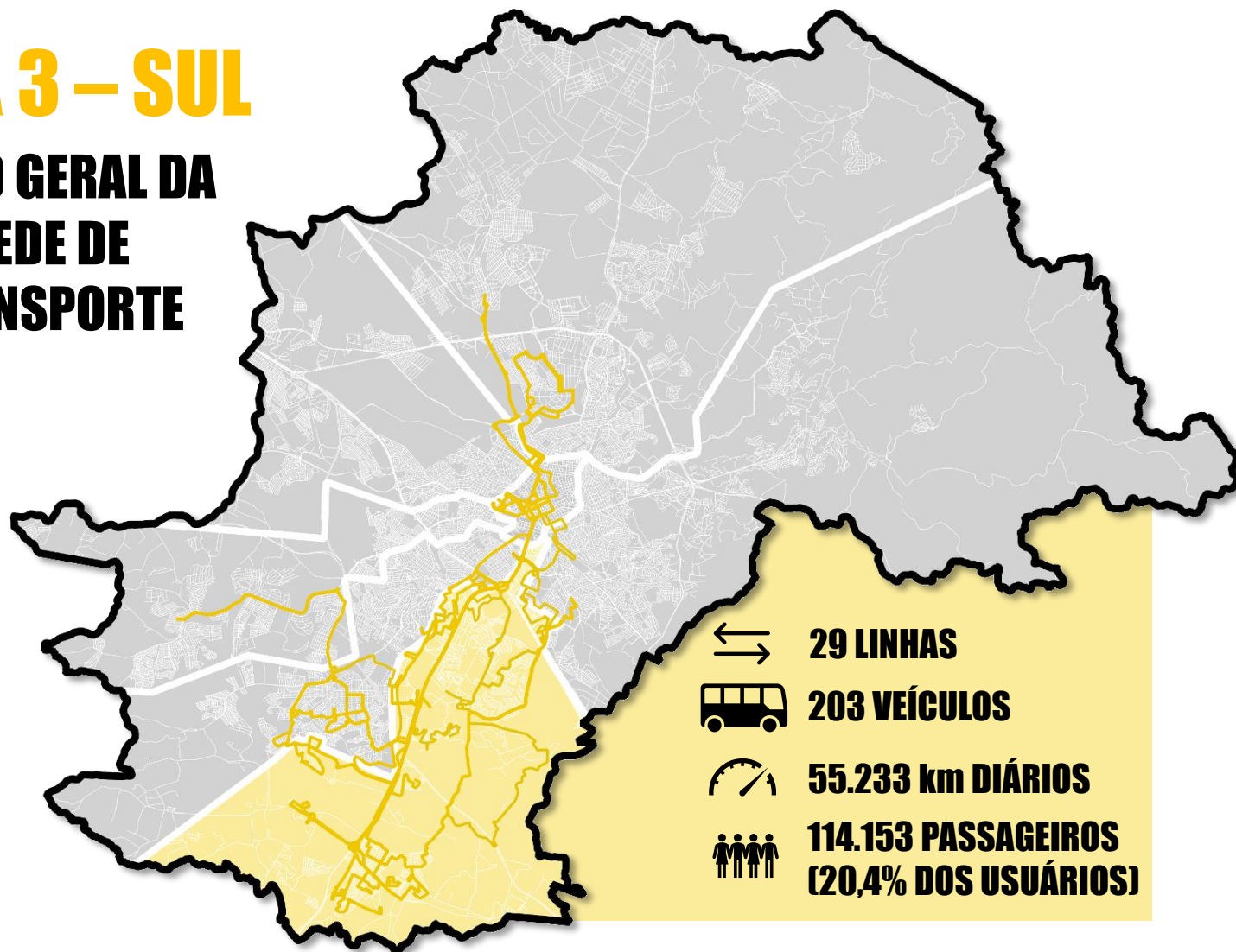
ÁREA 3 – SUL

SISTEMA ALTERNATIVO

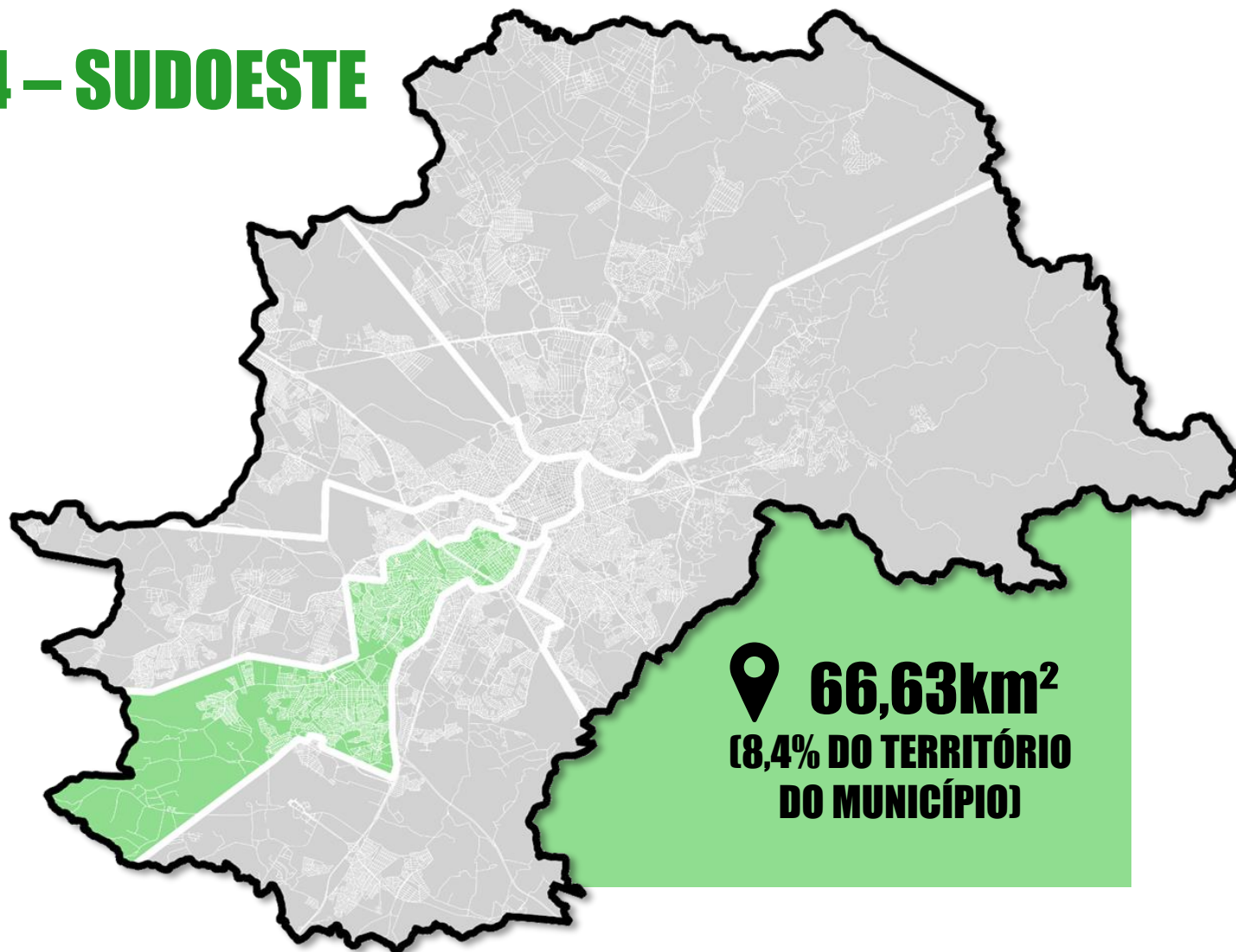


ÁREA 3 – SUL

VISÃO GERAL DA REDE DE TRANSPORTE

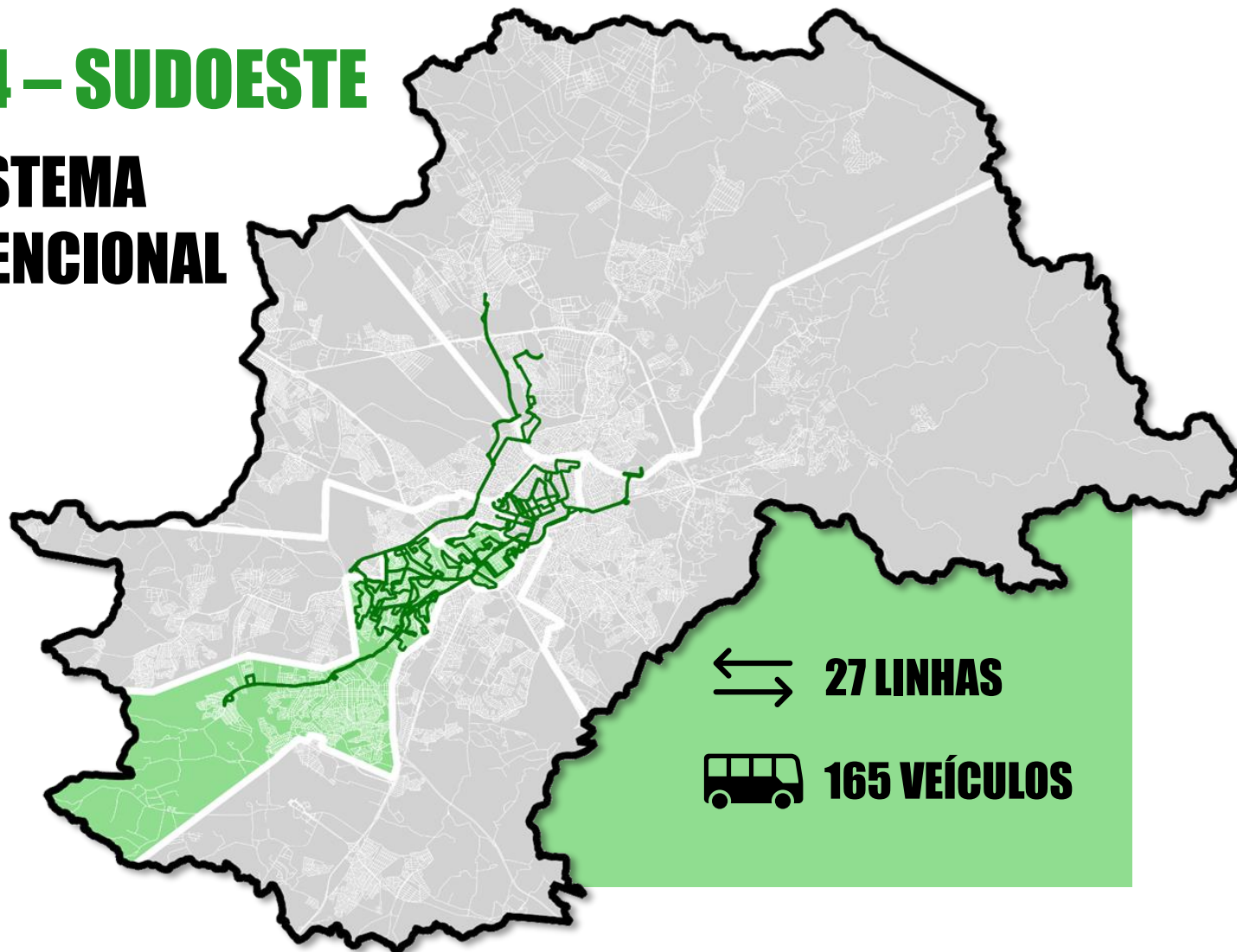


ÁREA 4 – SUDOESTE



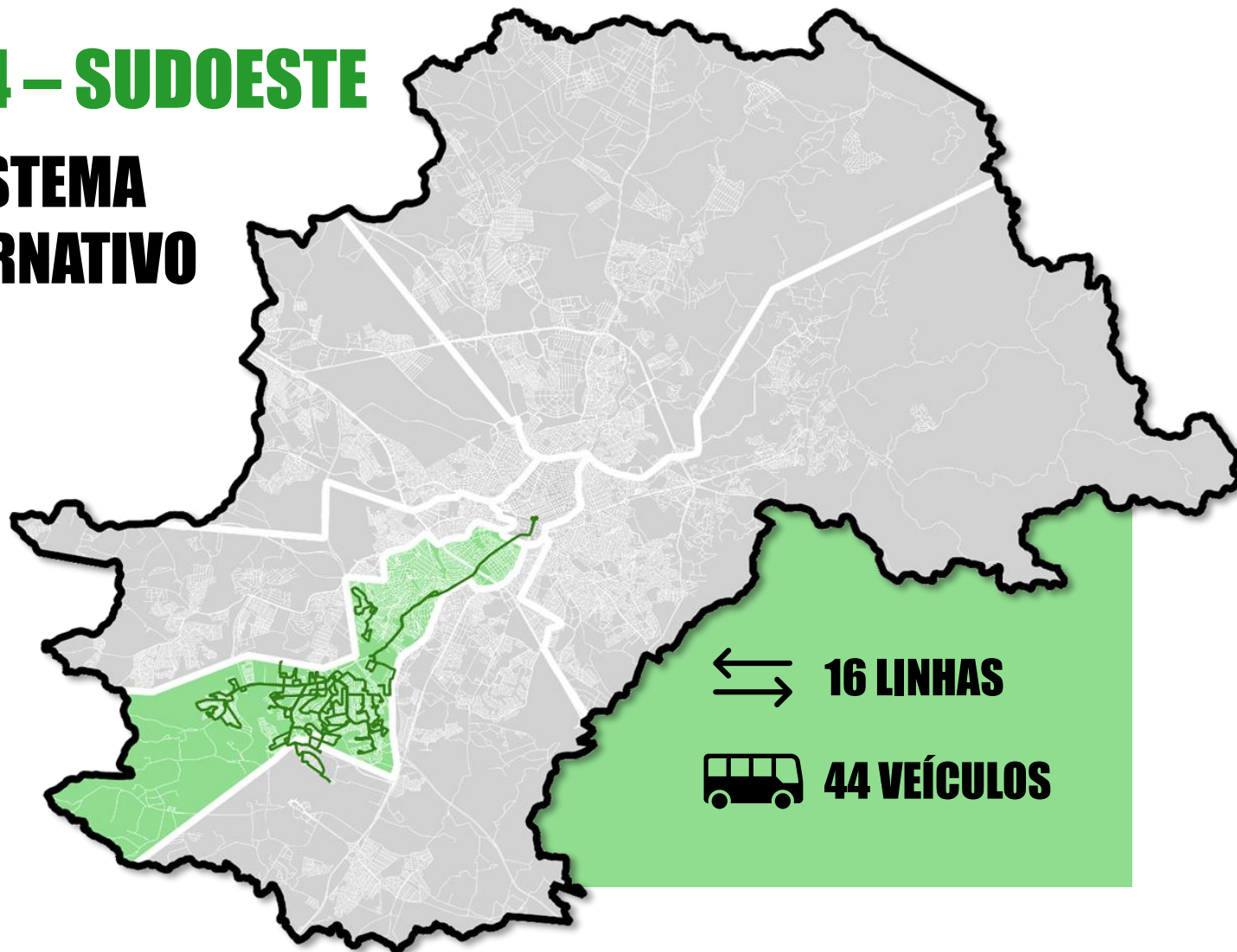
ÁREA 4 – SUDOESTE

SISTEMA CONVENCIONAL



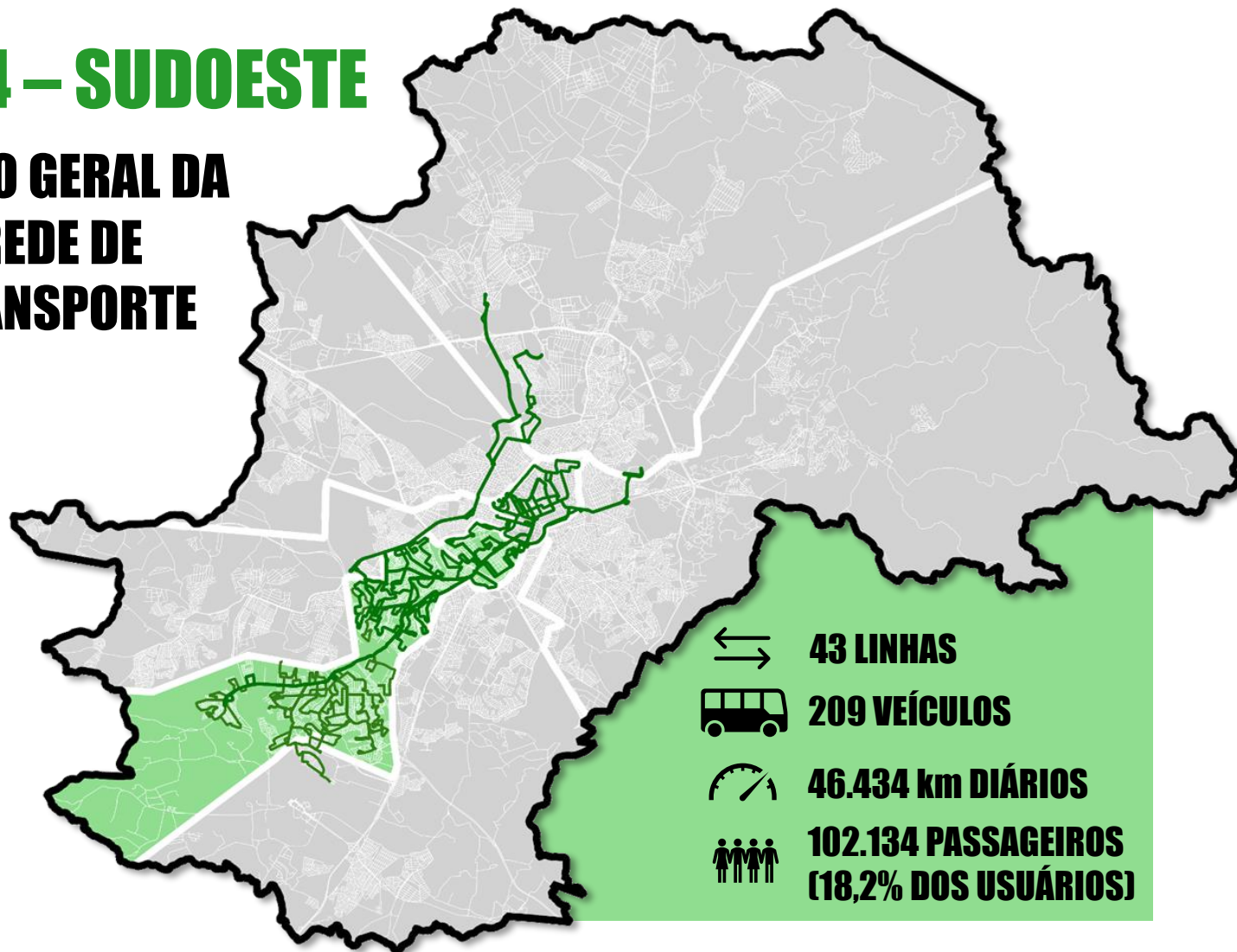
ÁREA 4 – SUDOESTE

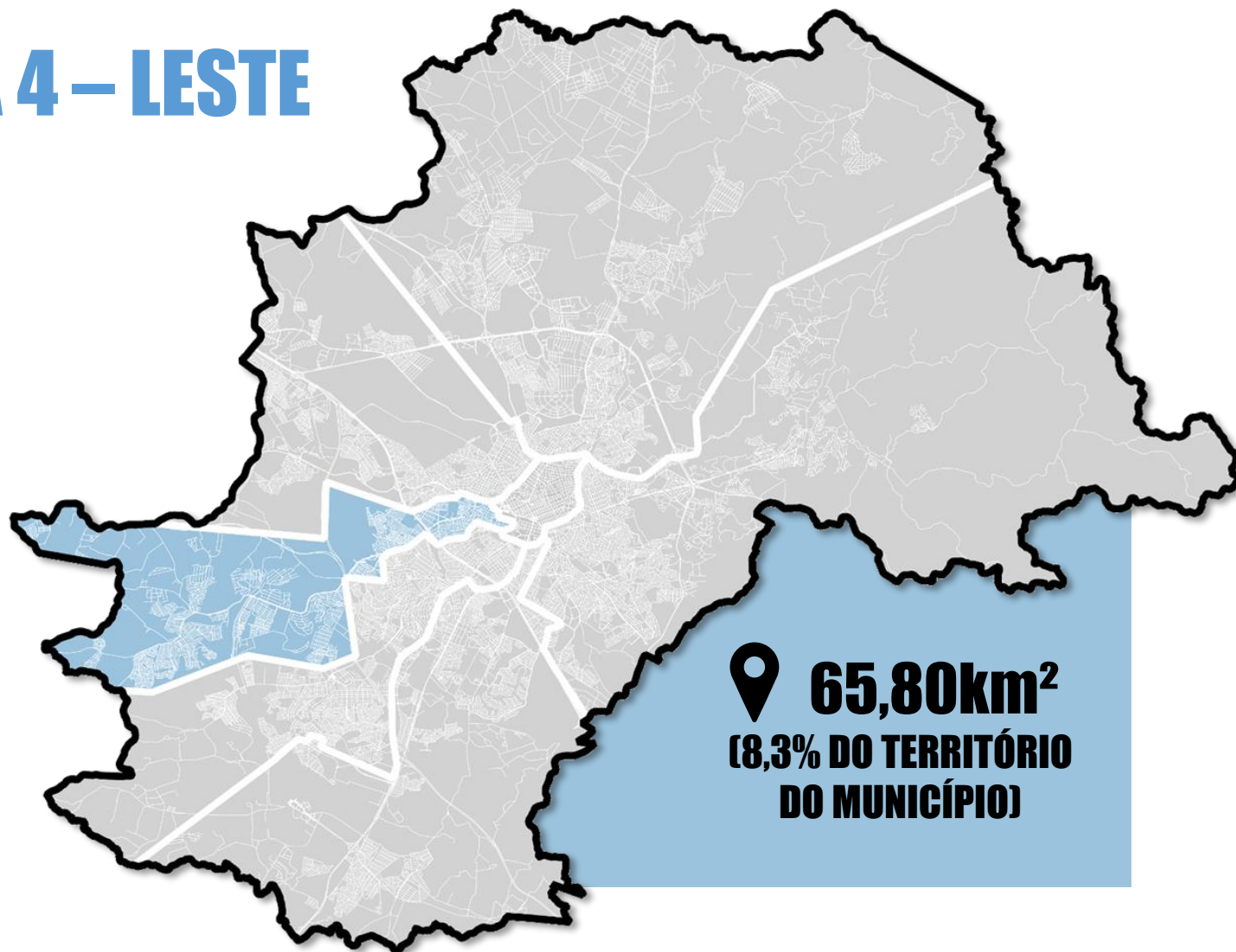
SISTEMA ALTERNATIVO



ÁREA 4 – SUDOESTE

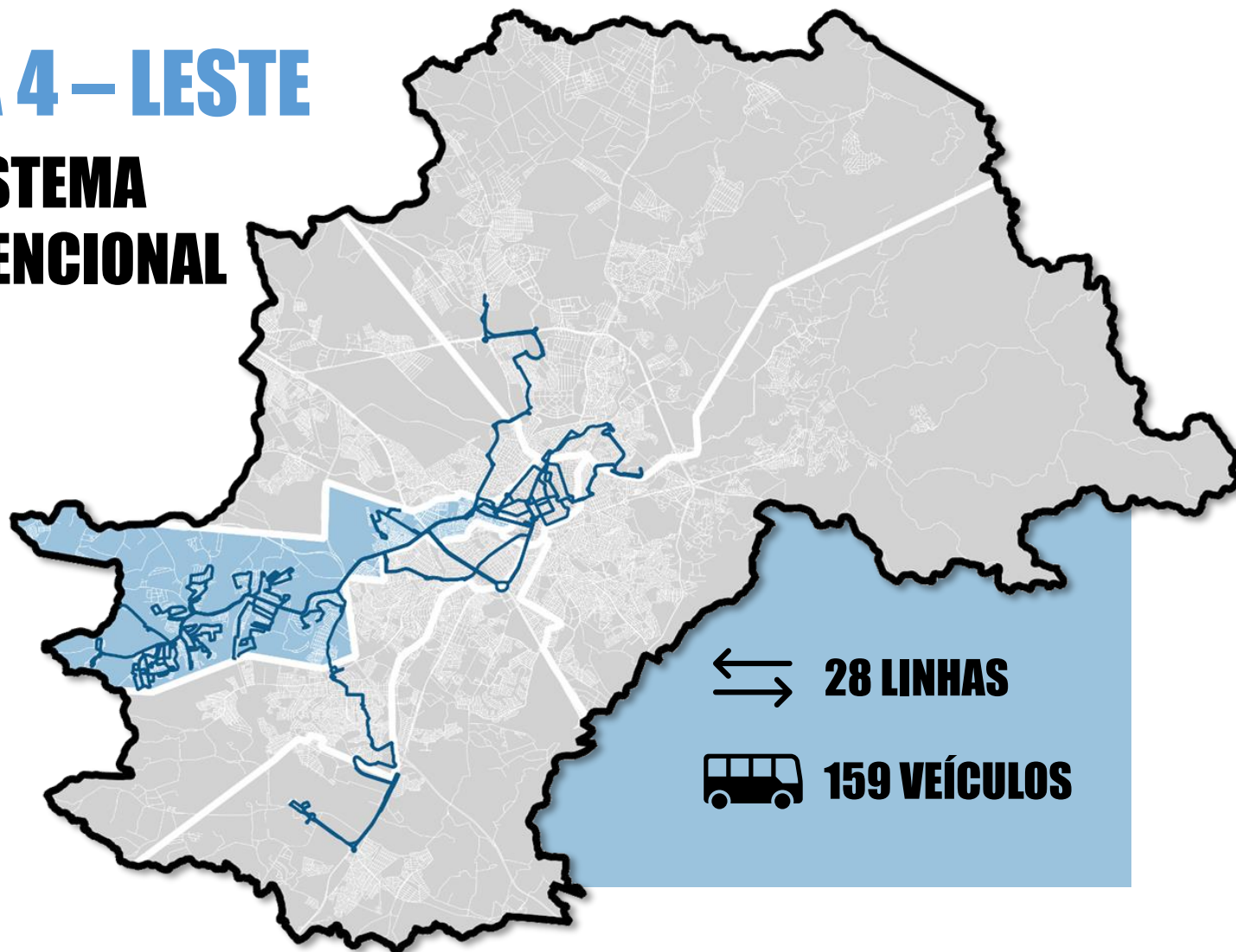
VISÃO GERAL DA REDE DE TRANSPORTE



 **ÁREA 4 – LESTE**

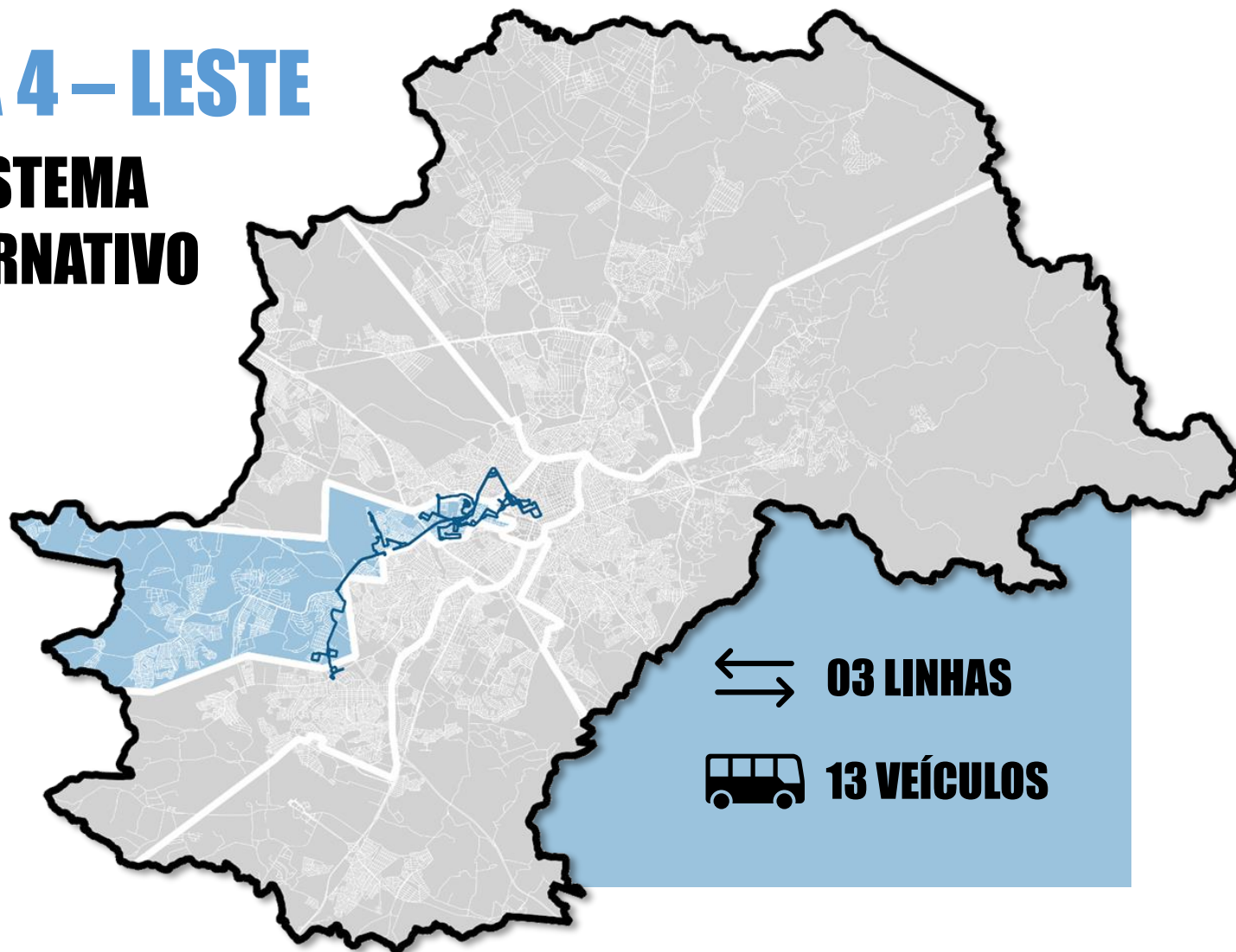
 **ÁREA 4 – LESTE**

**SISTEMA
CONVENCIONAL**



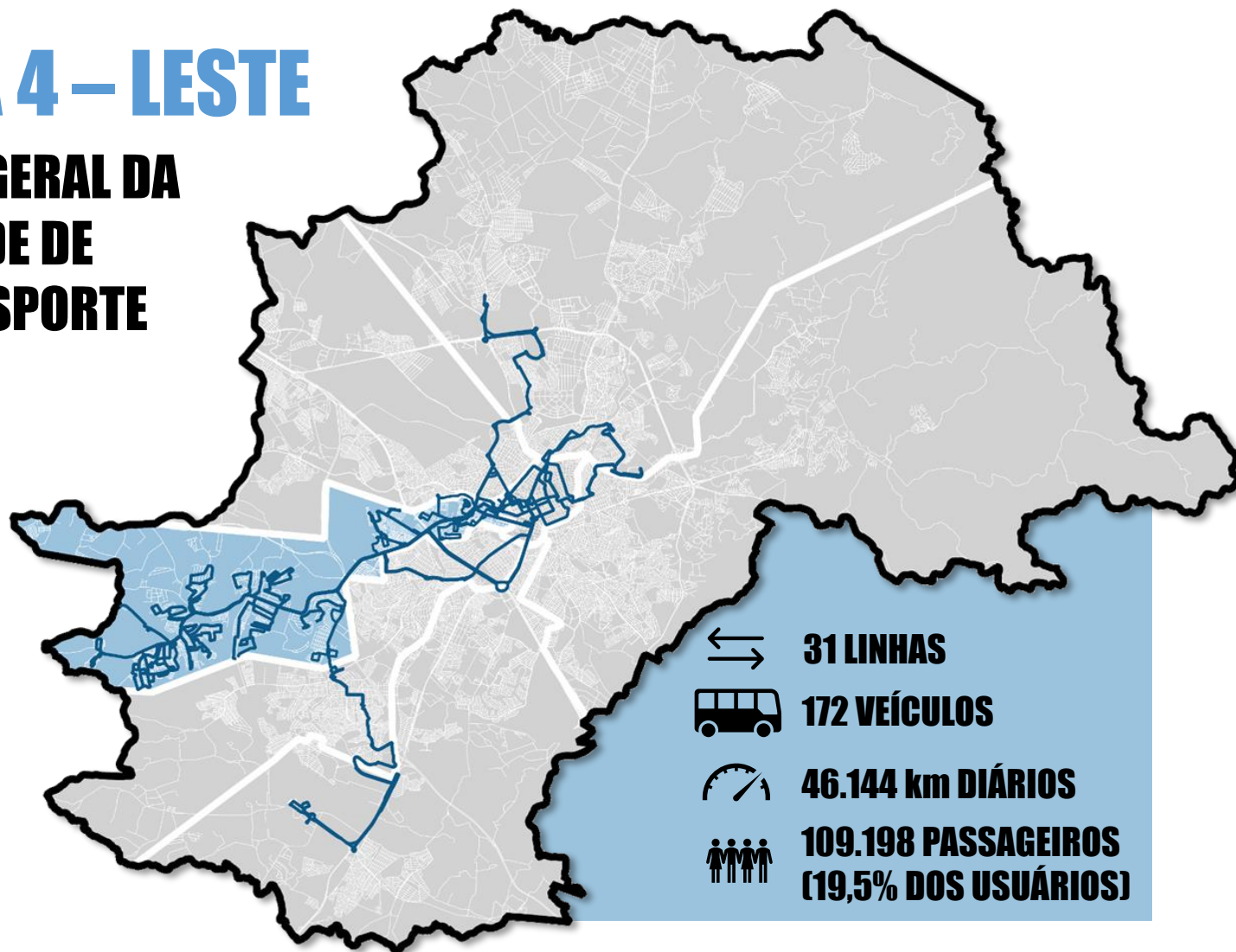
ÁREA 4 – LESTE

SISTEMA ALTERNATIVO

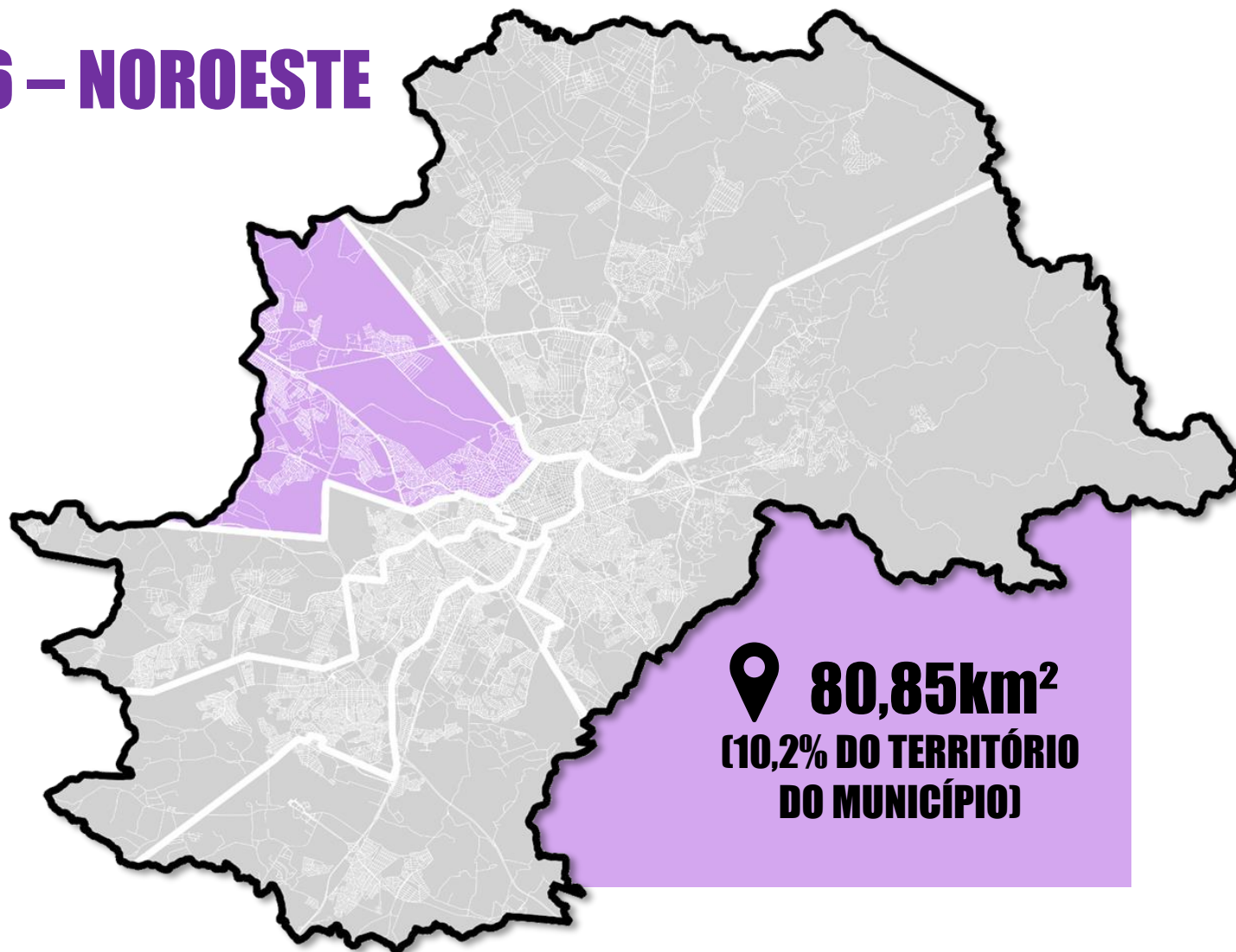


ÁREA 4 – LESTE

VISÃO GERAL DA REDE DE TRANSPORTE

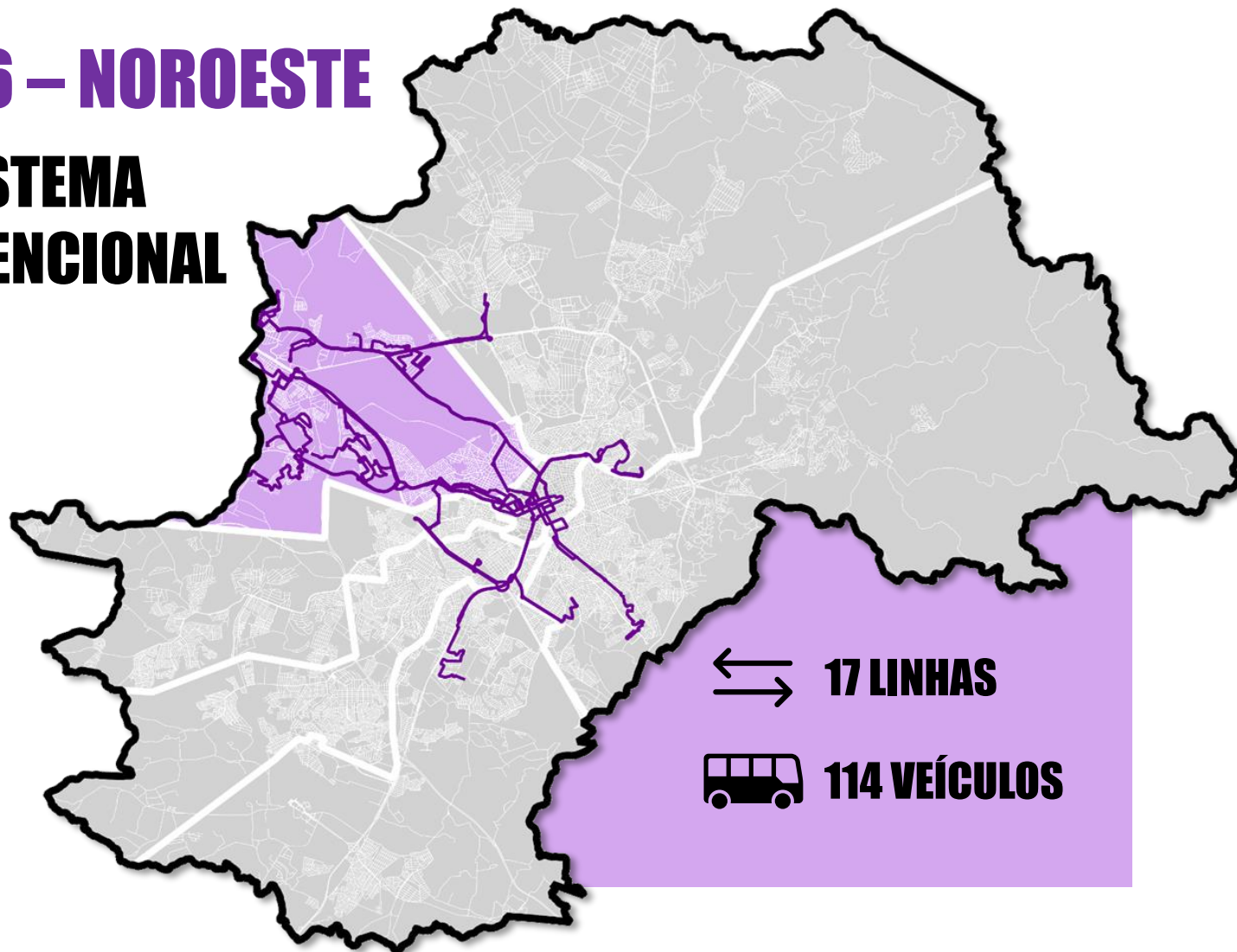


ÁREA 6 – NOROESTE



📍 **ÁREA 6 – NOROESTE**

SISTEMA CONVENCIONAL

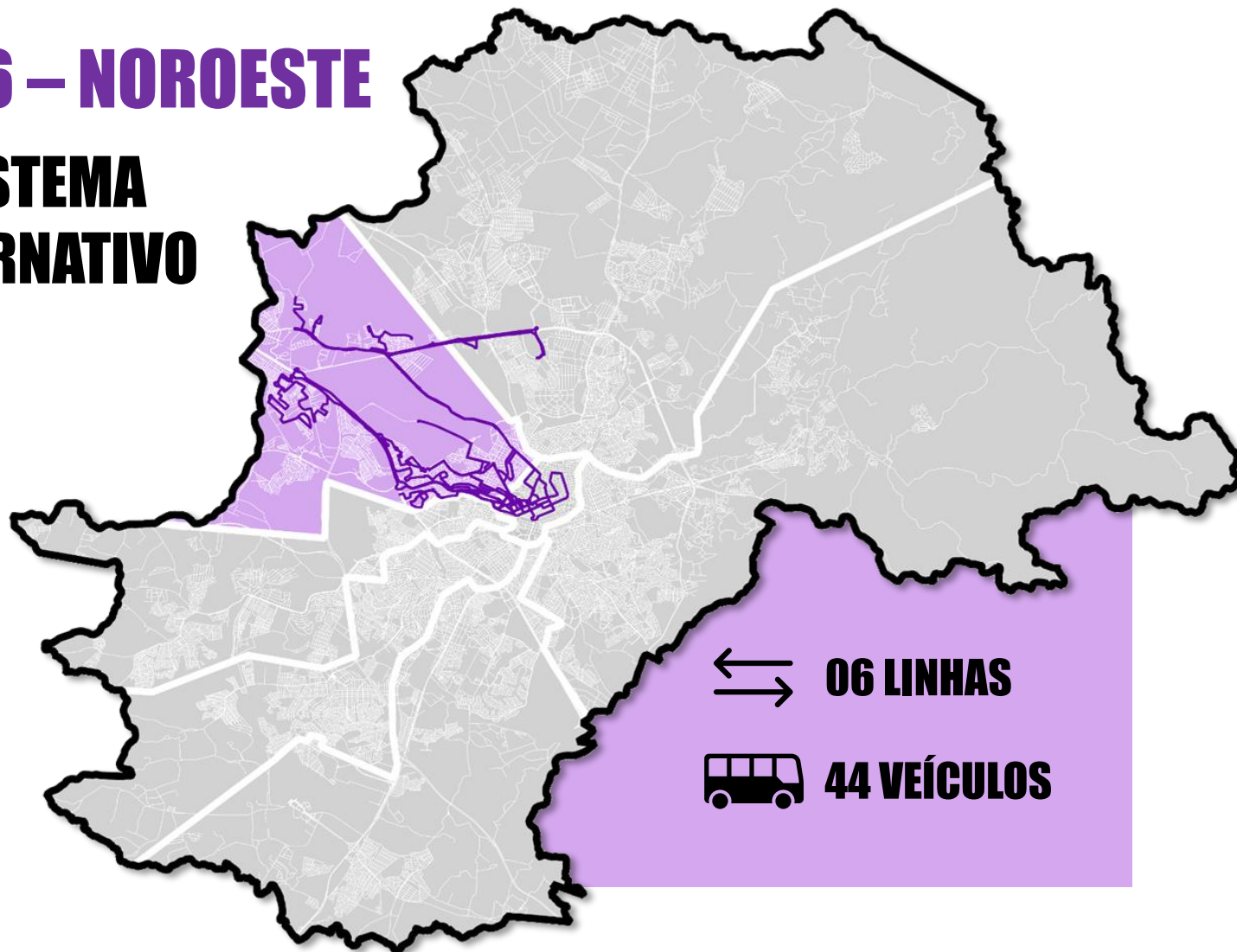


↔ **17 LINHAS**

 **114 VEÍCULOS**

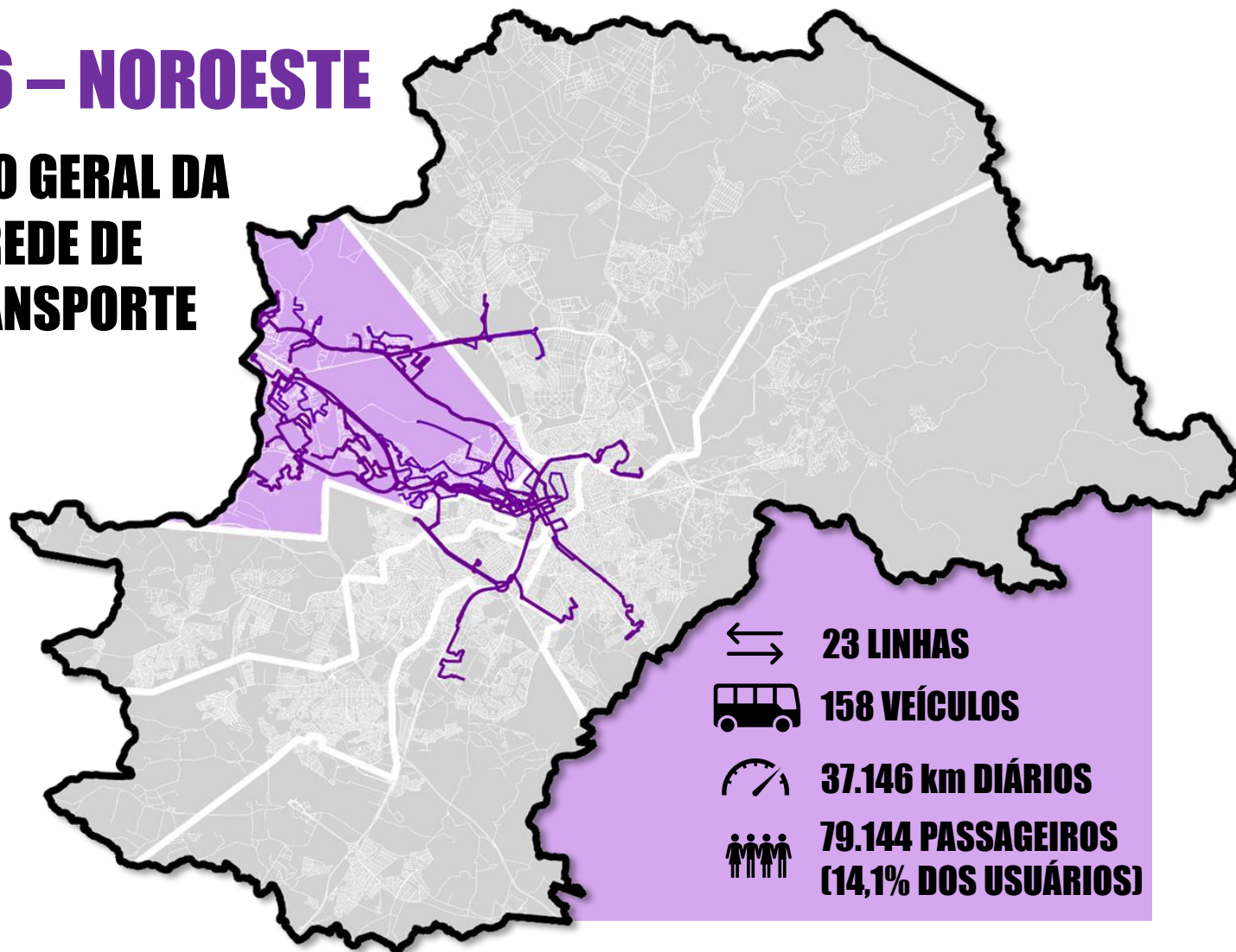
📍 **ÁREA 6 – NOROESTE**

SISTEMA ALTERNATIVO

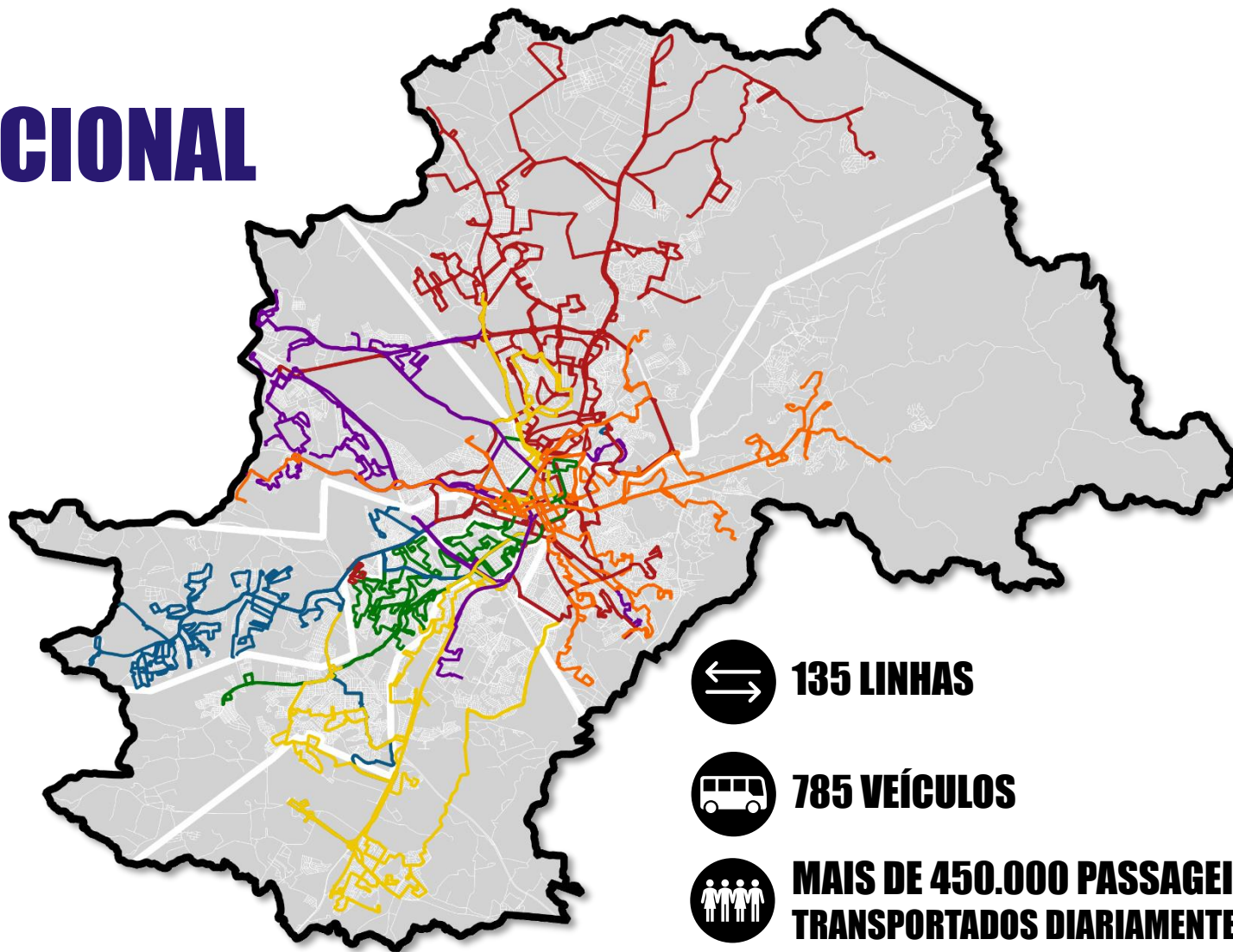


ÁREA 6 – NOROESTE

VISÃO GERAL DA REDE DE TRANSPORTE



REDE CONVENCIONAL



135 LINHAS

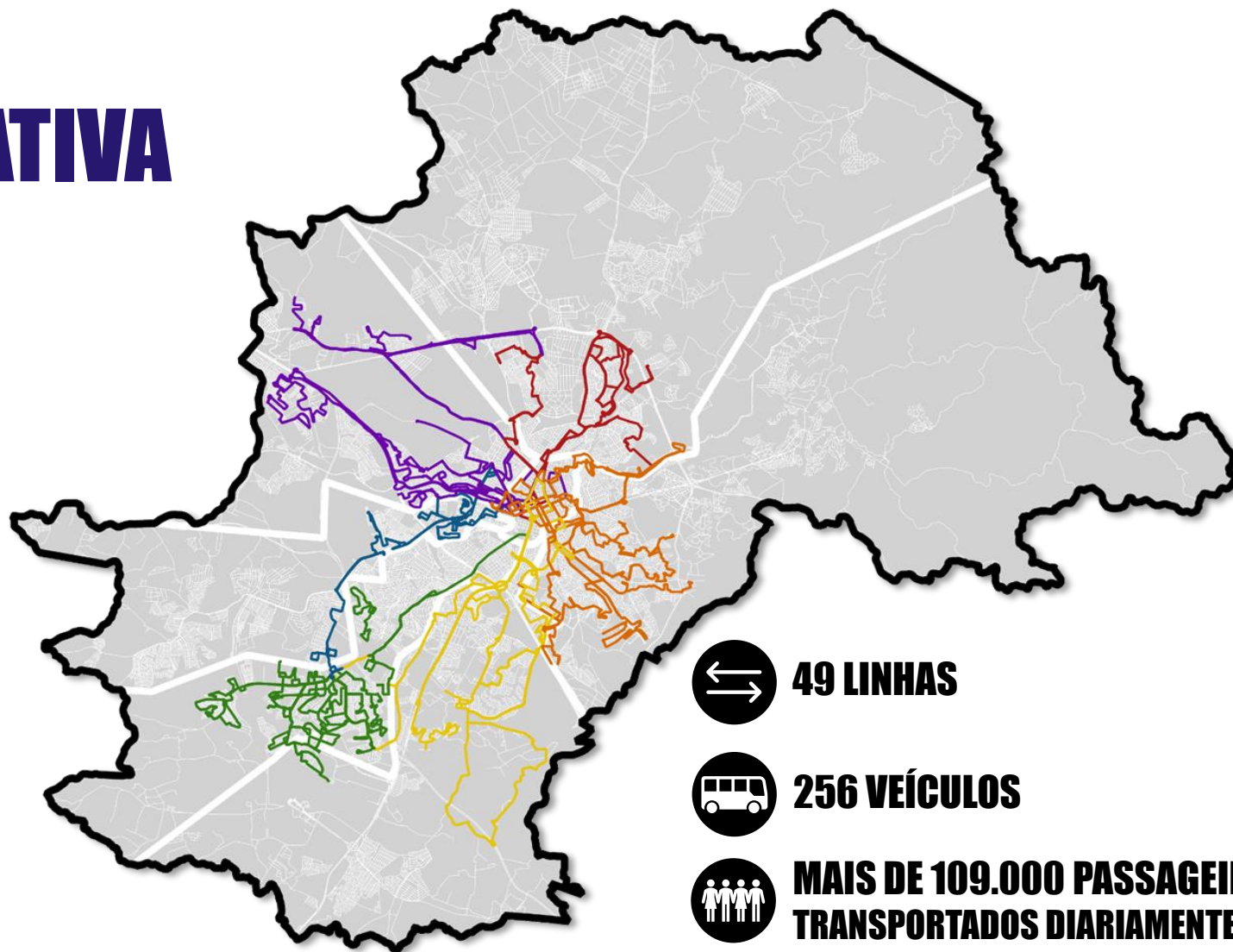


785 VEÍCULOS



**MAIS DE 450.000 PASSAGEIROS
TRANSPORTADOS DIARIAMENTE**

REDE ALTERNATIVA



49 LINHAS

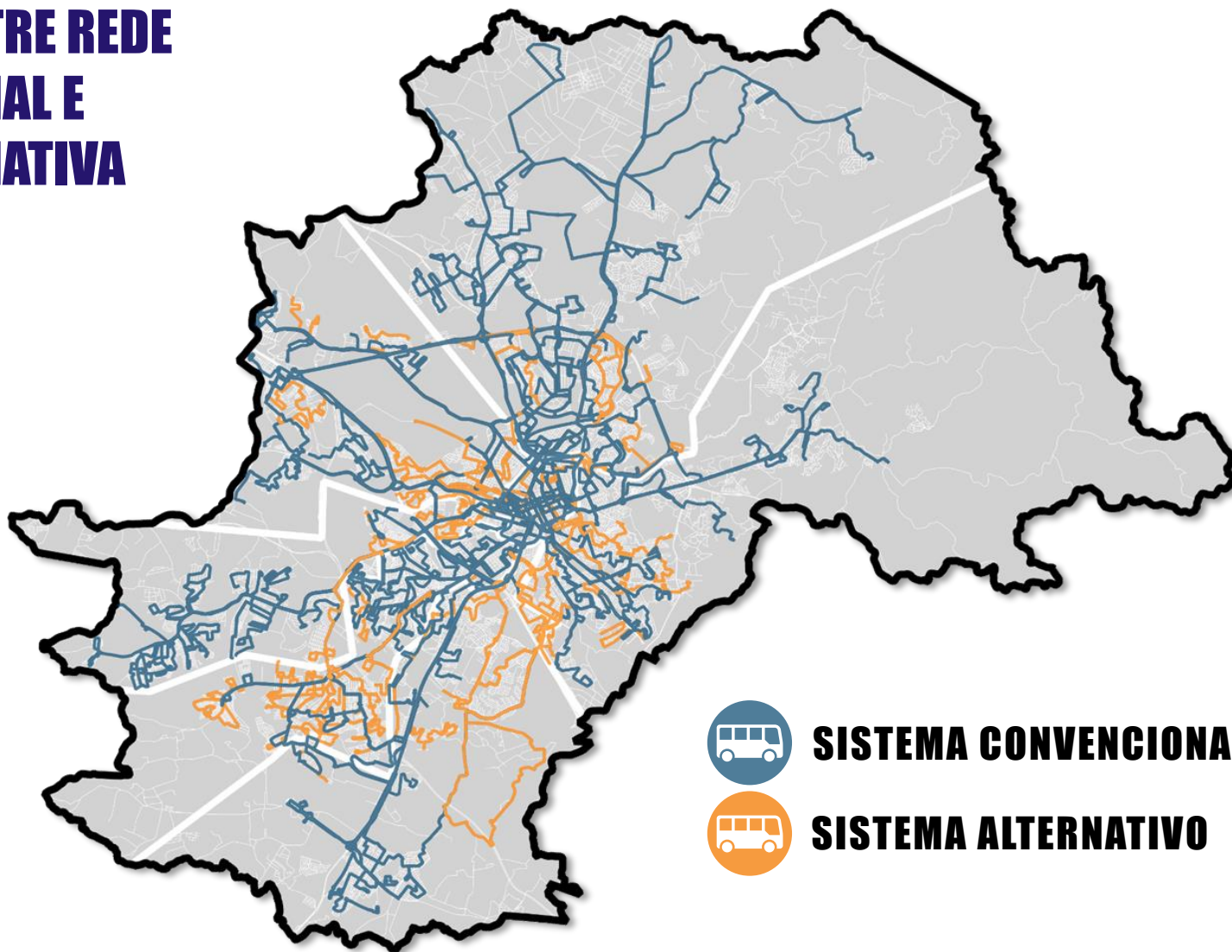


256 VEÍCULOS



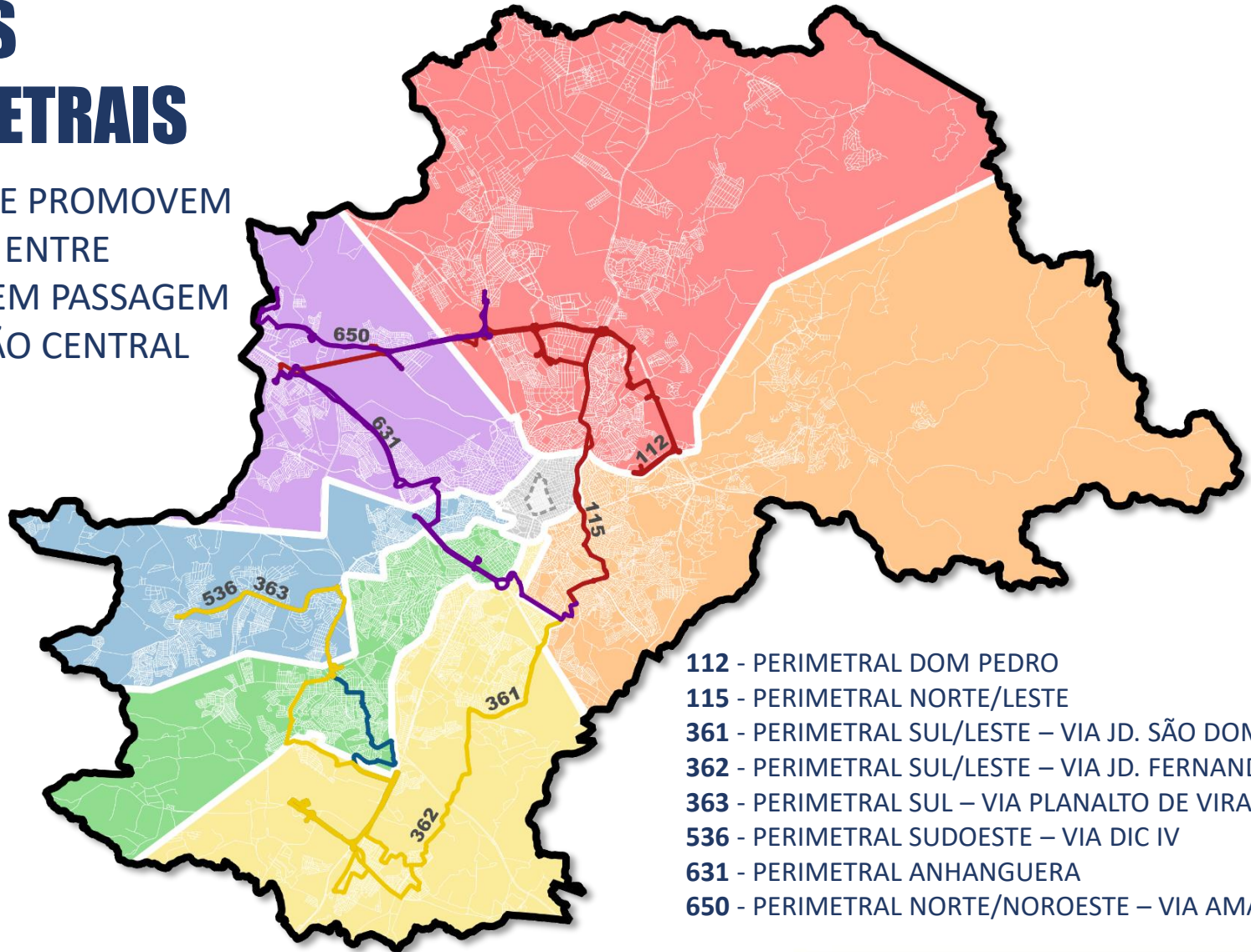
**MAIS DE 109.000 PASSAGEIROS
TRANSPORTADOS DIARIAMENTE**

RELAÇÃO ENTRE REDE CONVENCIONAL E REDE ALTERNATIVA

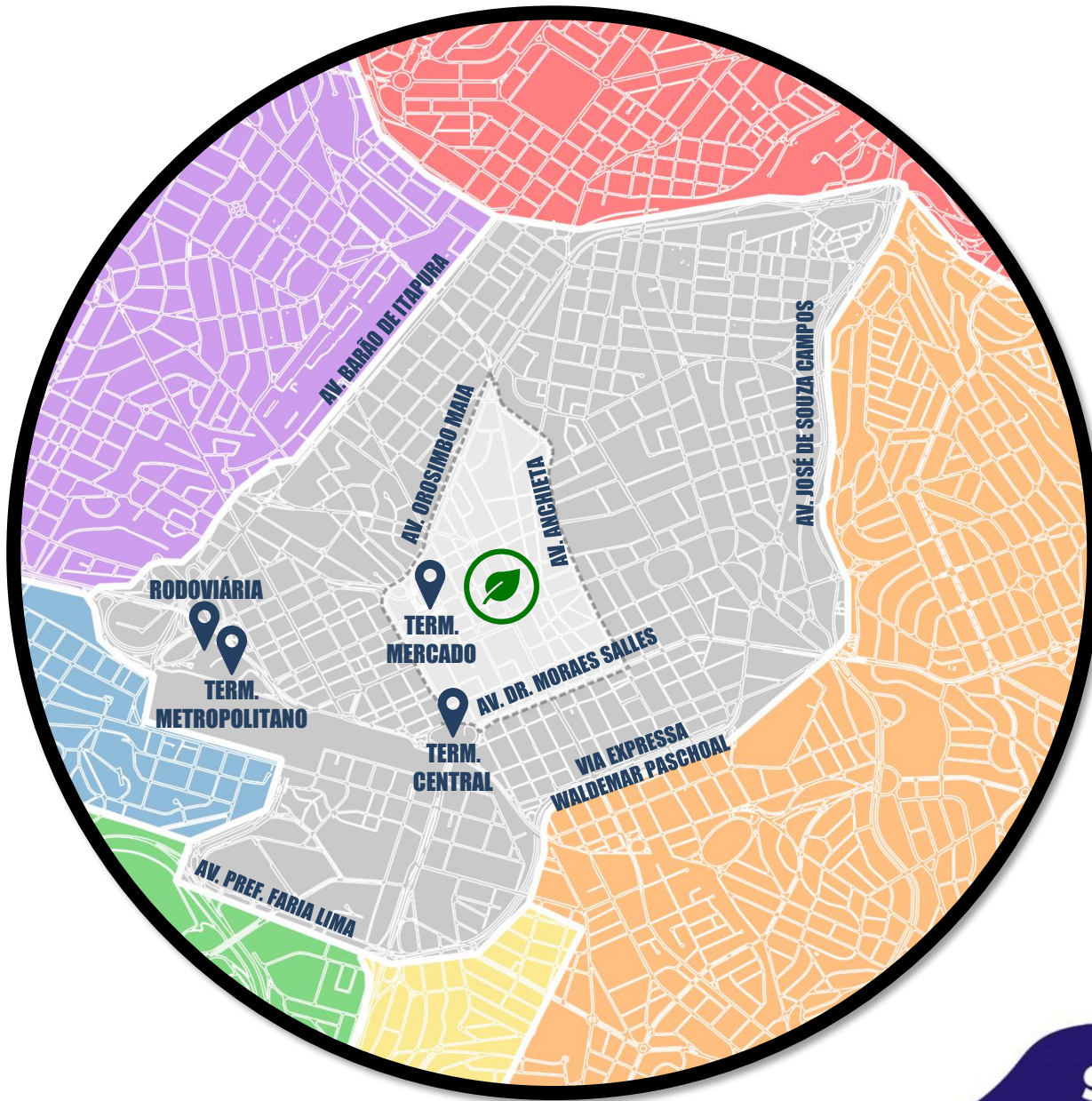


LINHAS PERIMETRAIS

LINHAS QUE PROMOVEM A LIGAÇÃO ENTRE BAIROS SEM PASSAGEM PELA REGIÃO CENTRAL



- 112 - PERIMETRAL DOM PEDRO
- 115 - PERIMETRAL NORTE/LESTE
- 361 - PERIMETRAL SUL/LESTE – VIA JD. SÃO DOMINGOS
- 362 - PERIMETRAL SUL/LESTE – VIA JD. FERNANDA
- 363 - PERIMETRAL SUL – VIA PLANALTO DE VIRACOPOS
- 536 - PERIMETRAL SUDOESTE – VIA DIC IV
- 631 - PERIMETRAL ANHANGUERA
- 650 - PERIMETRAL NORTE/NOROESTE – VIA AMARAIS



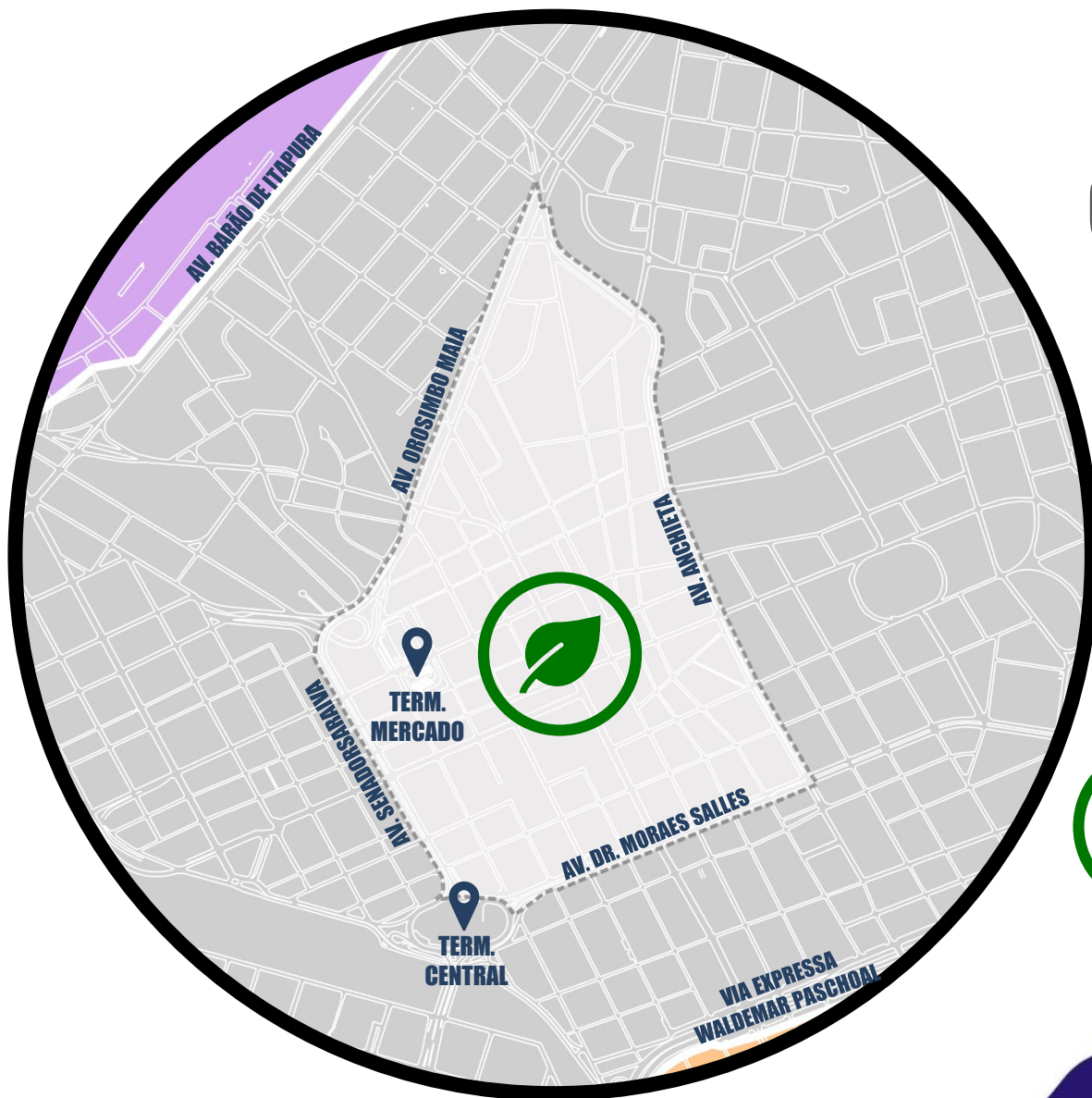
REGIÃO CENTRAL

ÁREA DE OPERAÇÃO COMUM

 **6,89km²**
(0,9% DO TERRITÓRIO DO MUNICÍPIO)

DESTINO DE 1/3 DAS VIAGENS REALIZADAS NO MUNICÍPIO PELO MODO COLETIVO URBANO

ATENDIDA POR 121 LINHAS



DELIMITADA PELO
CORREDOR CENTRAL

ATENDIDAS POR
32 LINHAS

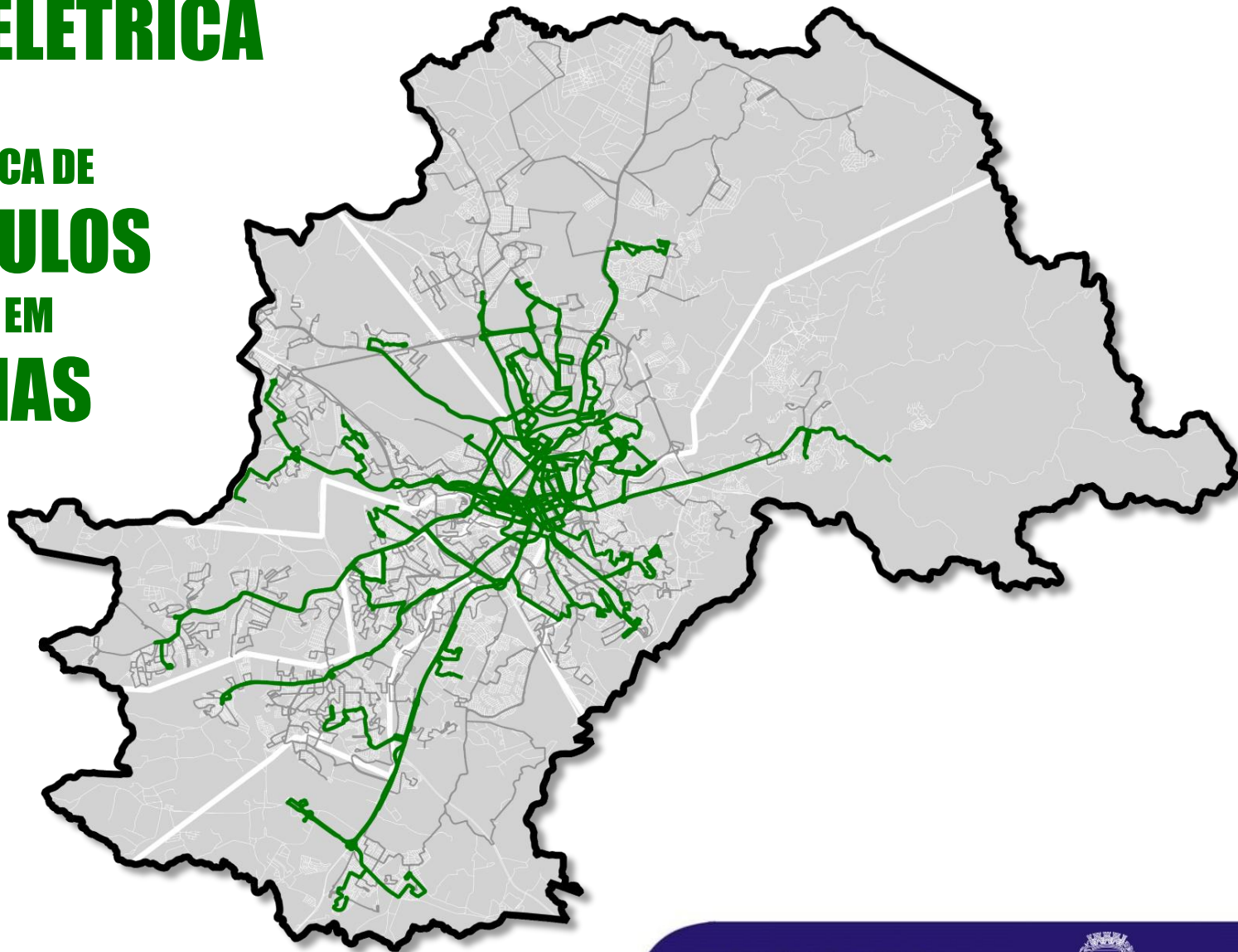
OPERAÇÃO EXCLUSIVA COM



**VEÍCULOS
ELÉTRICOS**

 **REDE ELÉTRICA**

**FROTA ELÉTRICA DE
339 VEÍCULOS
OPERANDO EM
34 LINHAS**

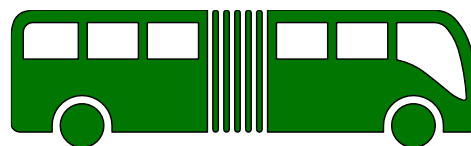


 **REDE ELÉTRICA****REDUÇÃO DE****32%****NA EMISSÃO LOCAL
DE GASES DO
EFEITO ESTUFA****79.396 km****PERCORRIDOS****EVITANDO A COMBUSTÃO DE****155.647 LITROS****DE DIESEL****E EMISSÃO DE****435.656 kg de CO_{2eq}****DIARIAMENTE**

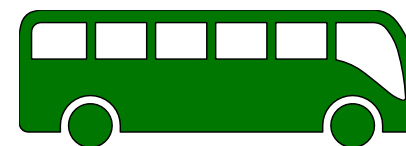


REDE ELÉTRICA

COMPOSIÇÃO DA FROTA ELÉTRICA

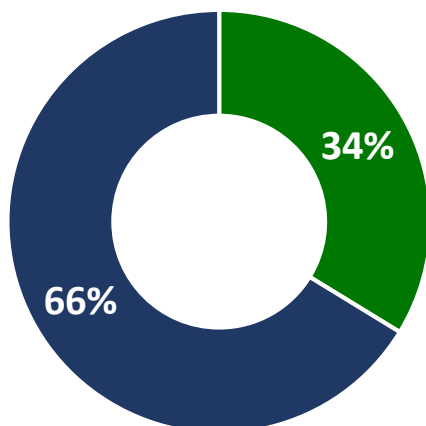


235 ARTICULADOS

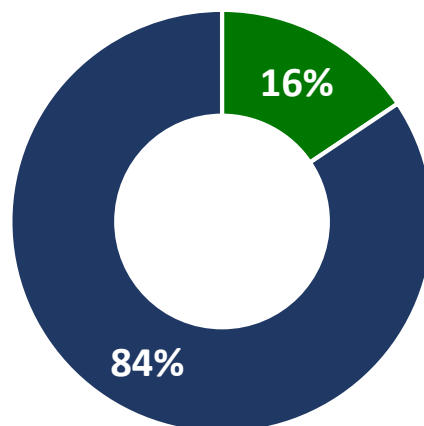


104 PADRONS

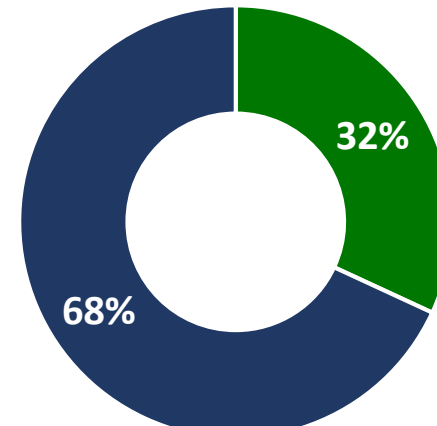
RELAÇÃO ENTRE REDE ELÉTRICA E DIESEL



FROTA



LINHAS



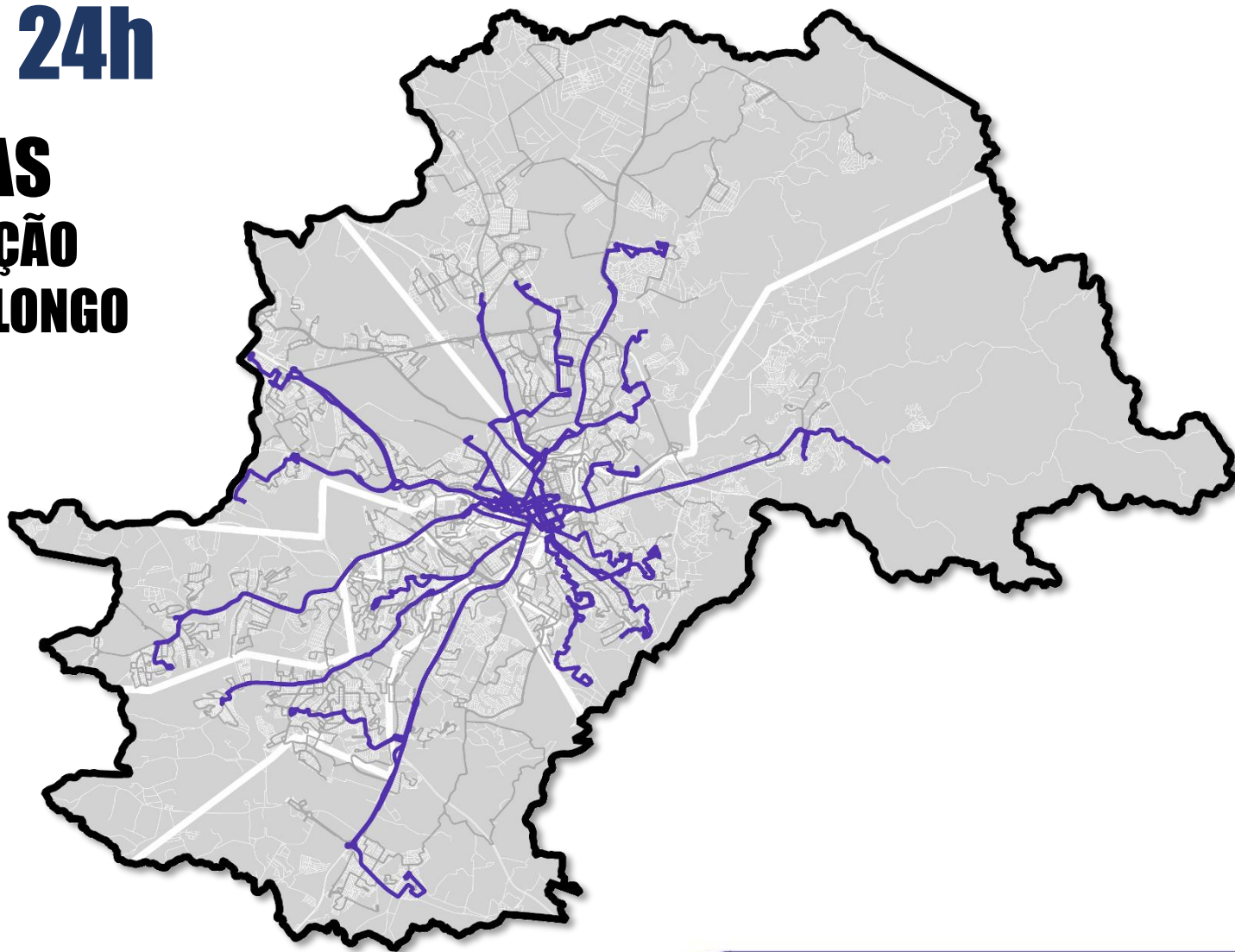
km PERCORRIDO

 **VEÍCULOS ELÉTRICOS**

 **VEÍCULOS DIESEL**

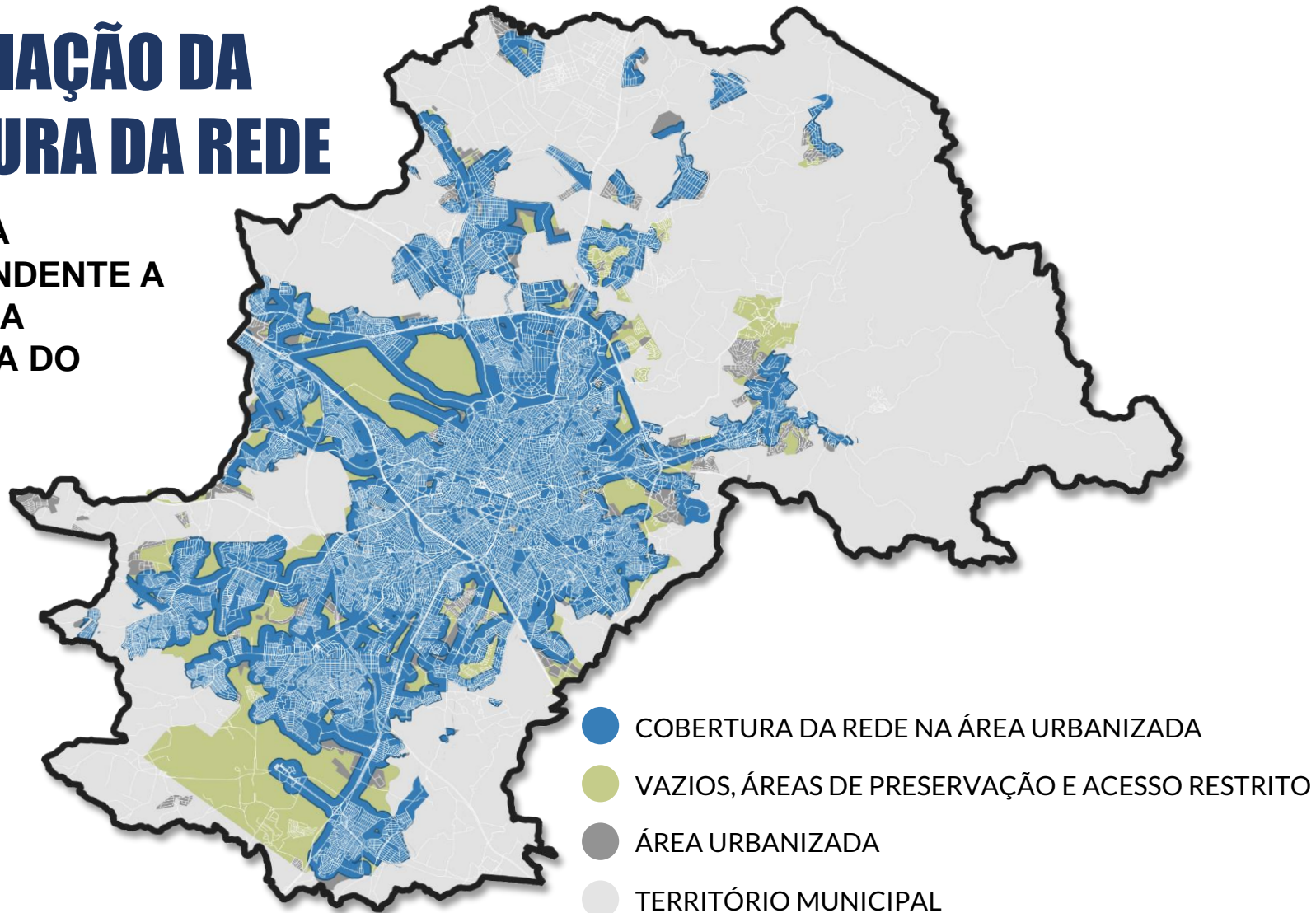


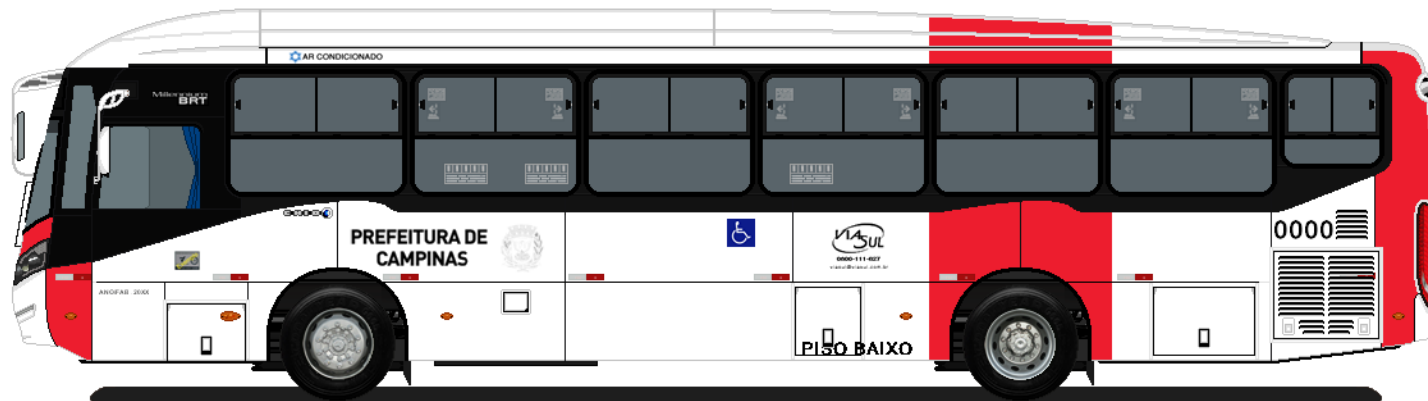
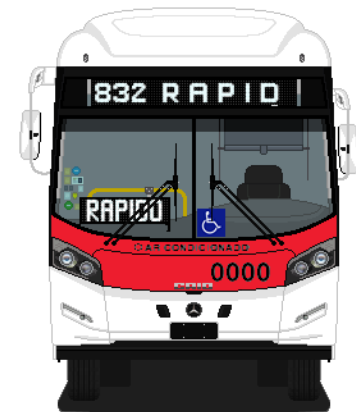
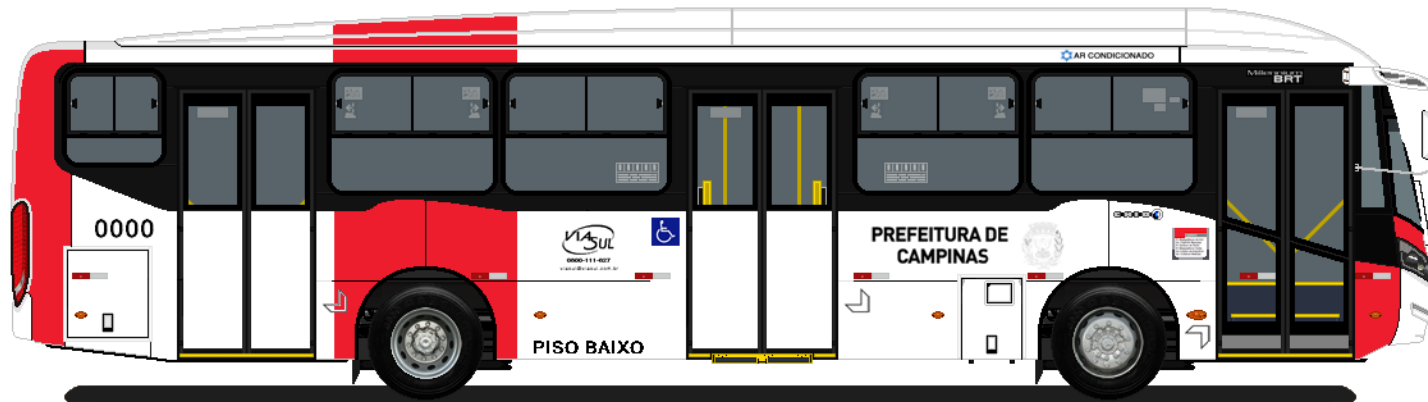
**14 LINHAS
COM OPERAÇÃO
CONTÍNUA AO LONGO
DO DIA**



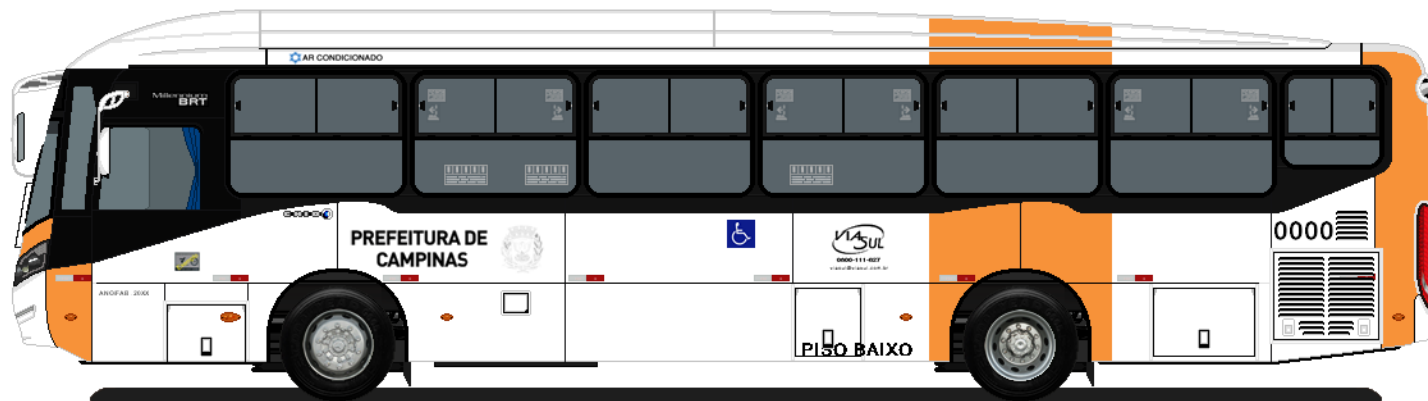
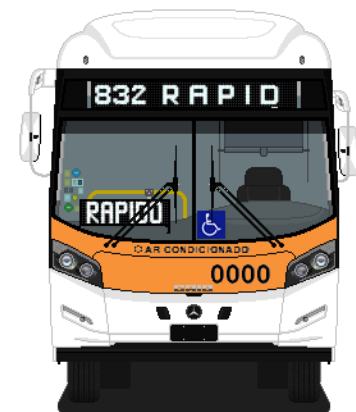
AMPLIAÇÃO DA COBERTURA DA REDE

COBERTURA
CORRESPONDENTE A
90% DA ÁREA
URBANIZADA DO
MUNICÍPIO.

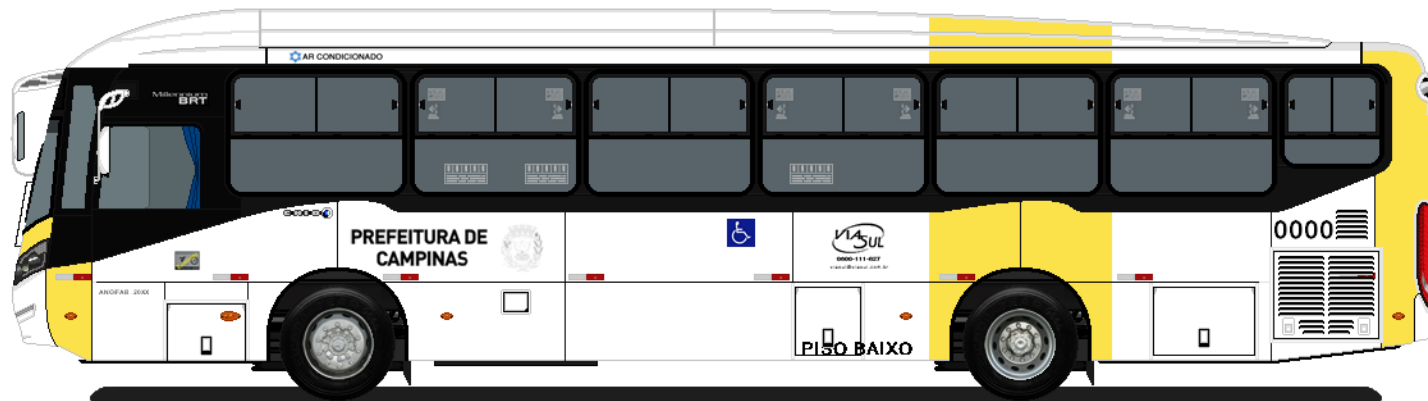
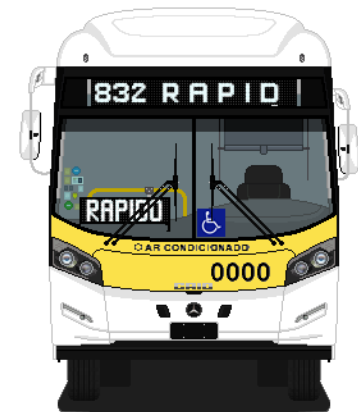
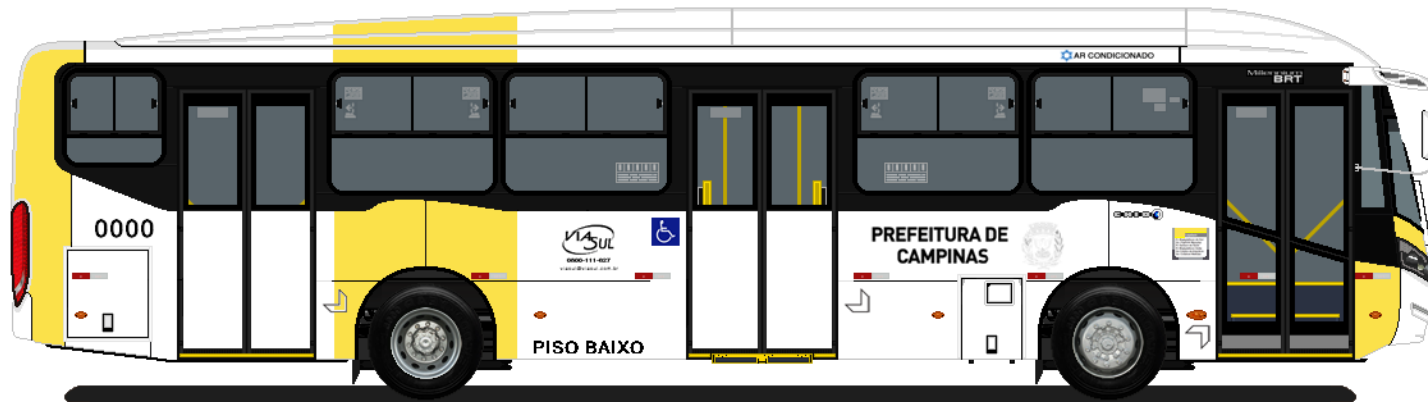




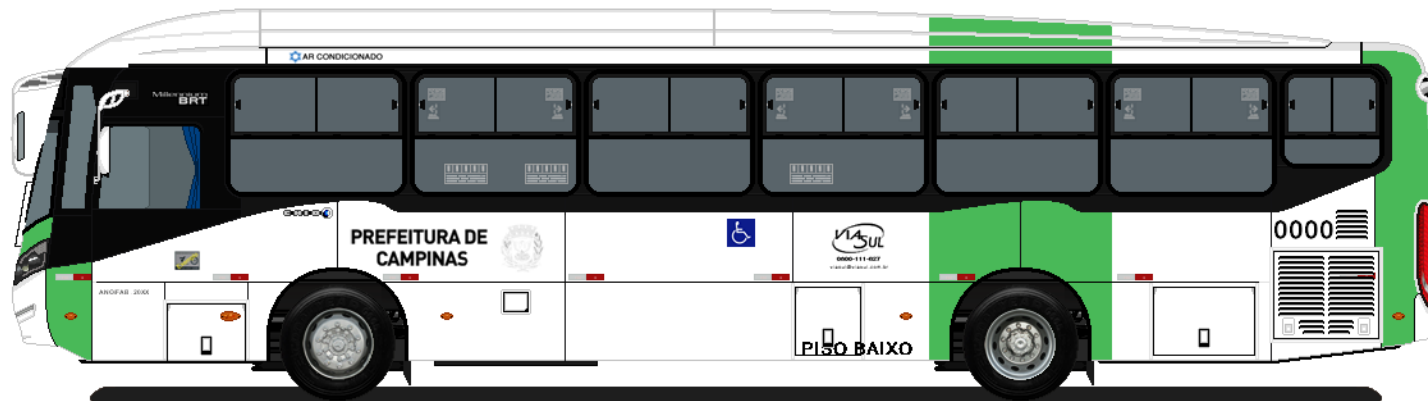
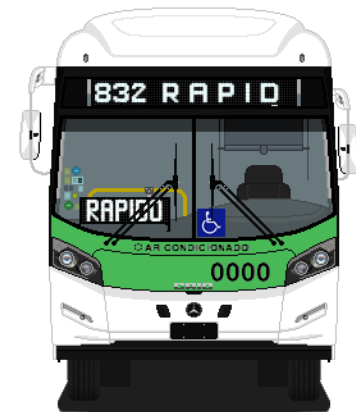
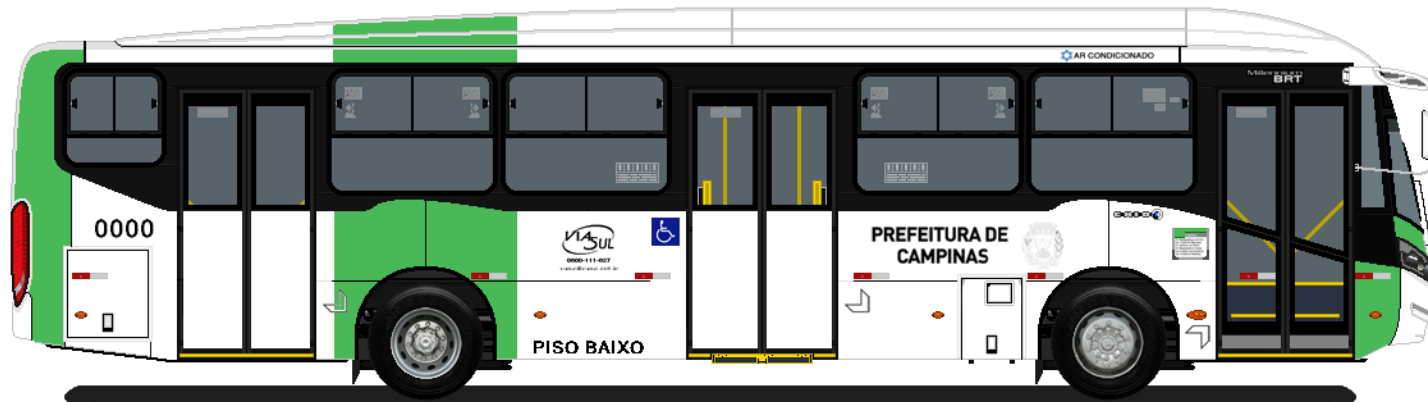
Novo Layout da frota Área 1 - Norte



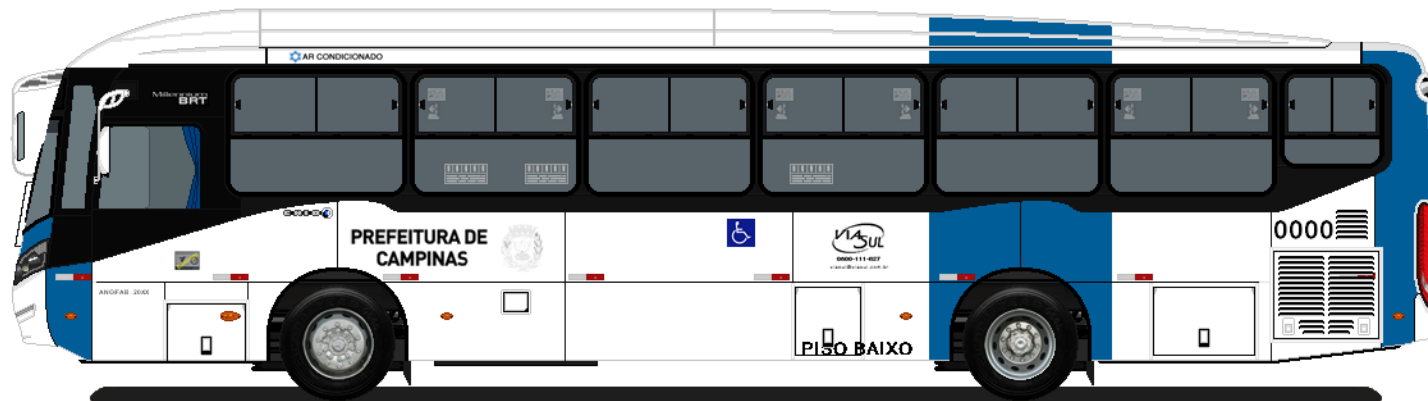
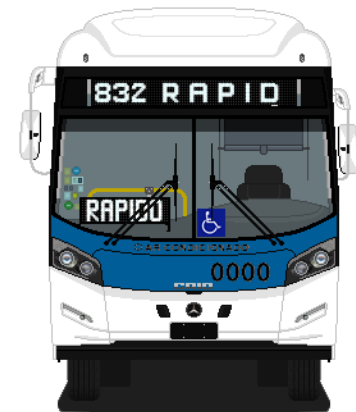
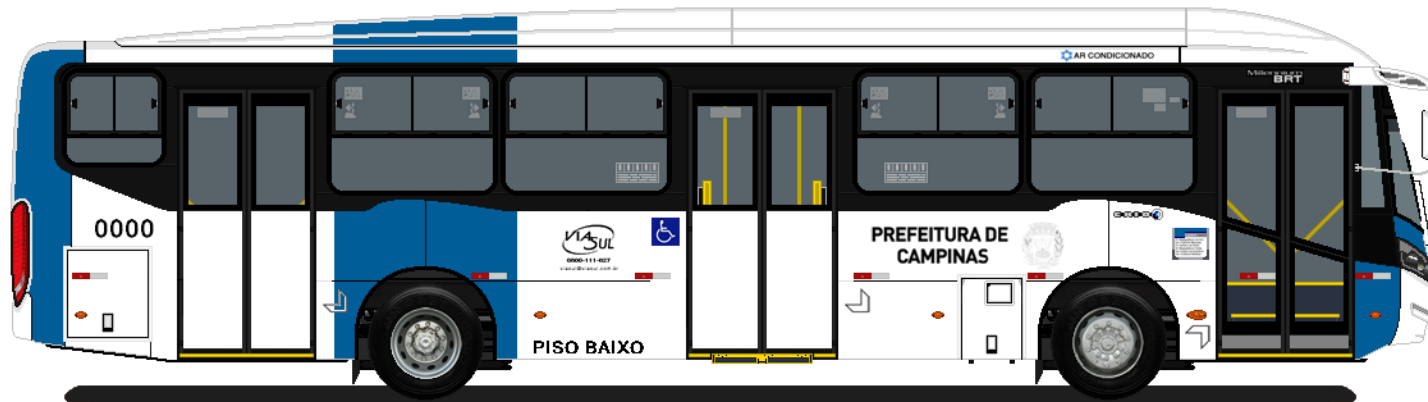
Novo Layout da frota Área 2 - Leste



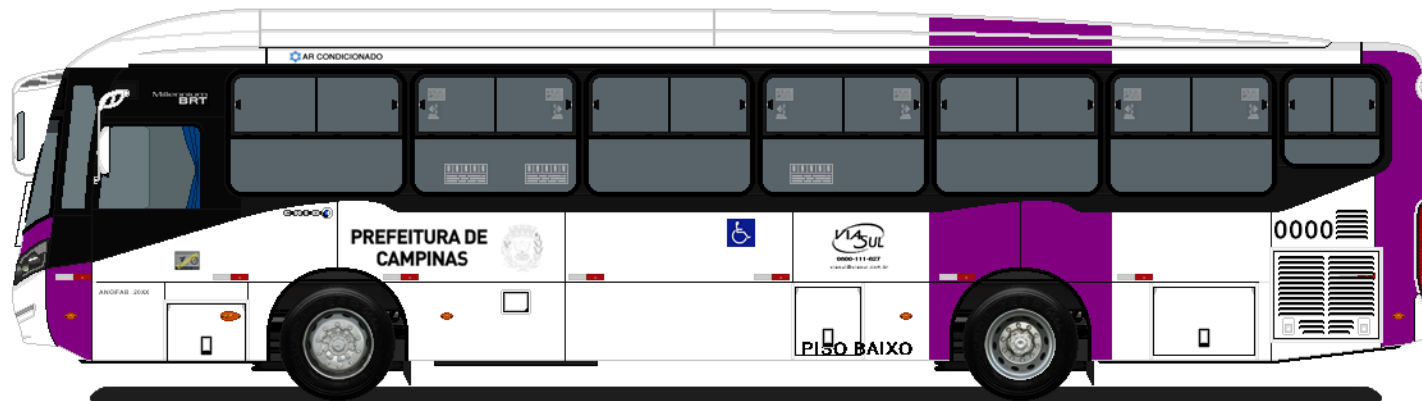
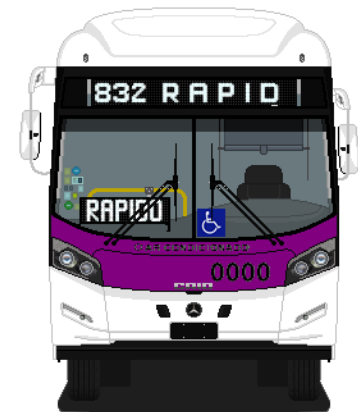
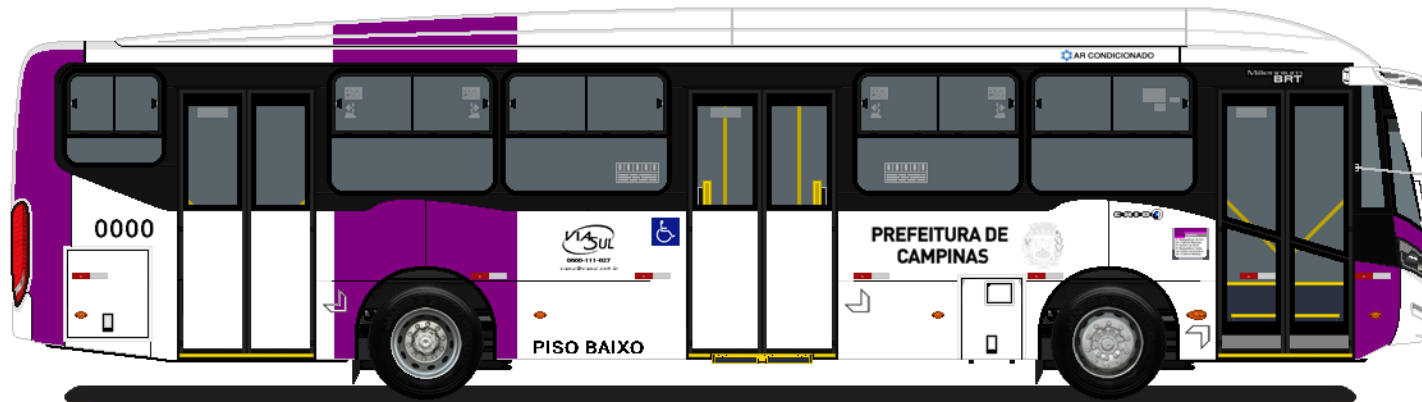
Novo Layout da frota Área 3 - Sul



Novo Layout da frota Área 4 - Sudoeste



Novo Layout da frota Área 5 - Oeste

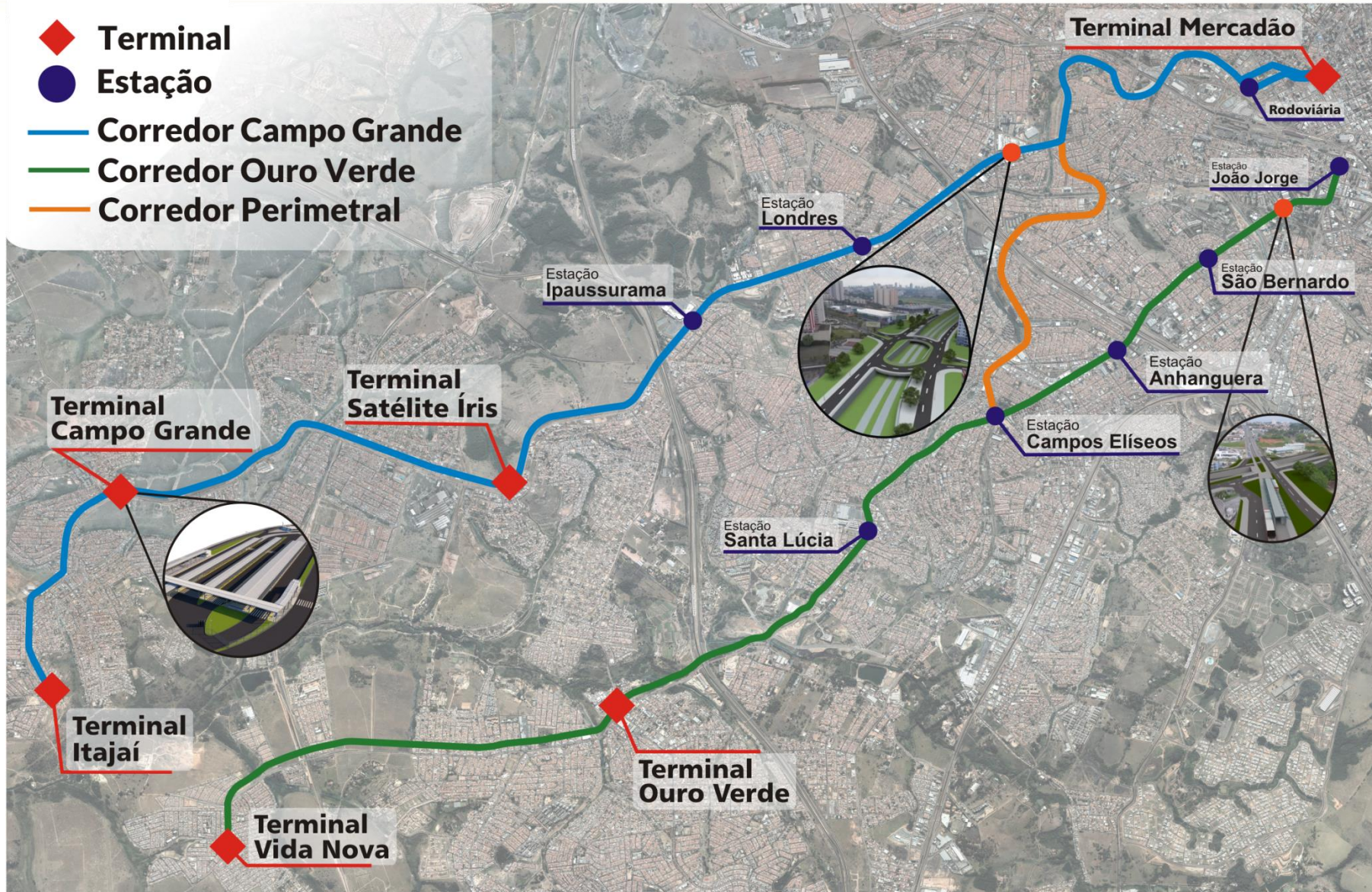


Novo Layout da frota Área 6 - Noroeste

Principais aspectos da licitação

- Criação da Área Branca, onde será permitida somente a circulação de veículos 100% elétricos;
- Corredores BRT com frota de veículos 100% elétricos;
- Frota de 339 veículos elétricos;
- Frota de 399 veículos com ar-condicionado;
- Criação de novas linhas perimetrais, reduzindo o tempo de deslocamento.

- ◆ Terminal
- Estação
- Corredor Campo Grande
- Corredor Ouro Verde
- Corredor Perimetral

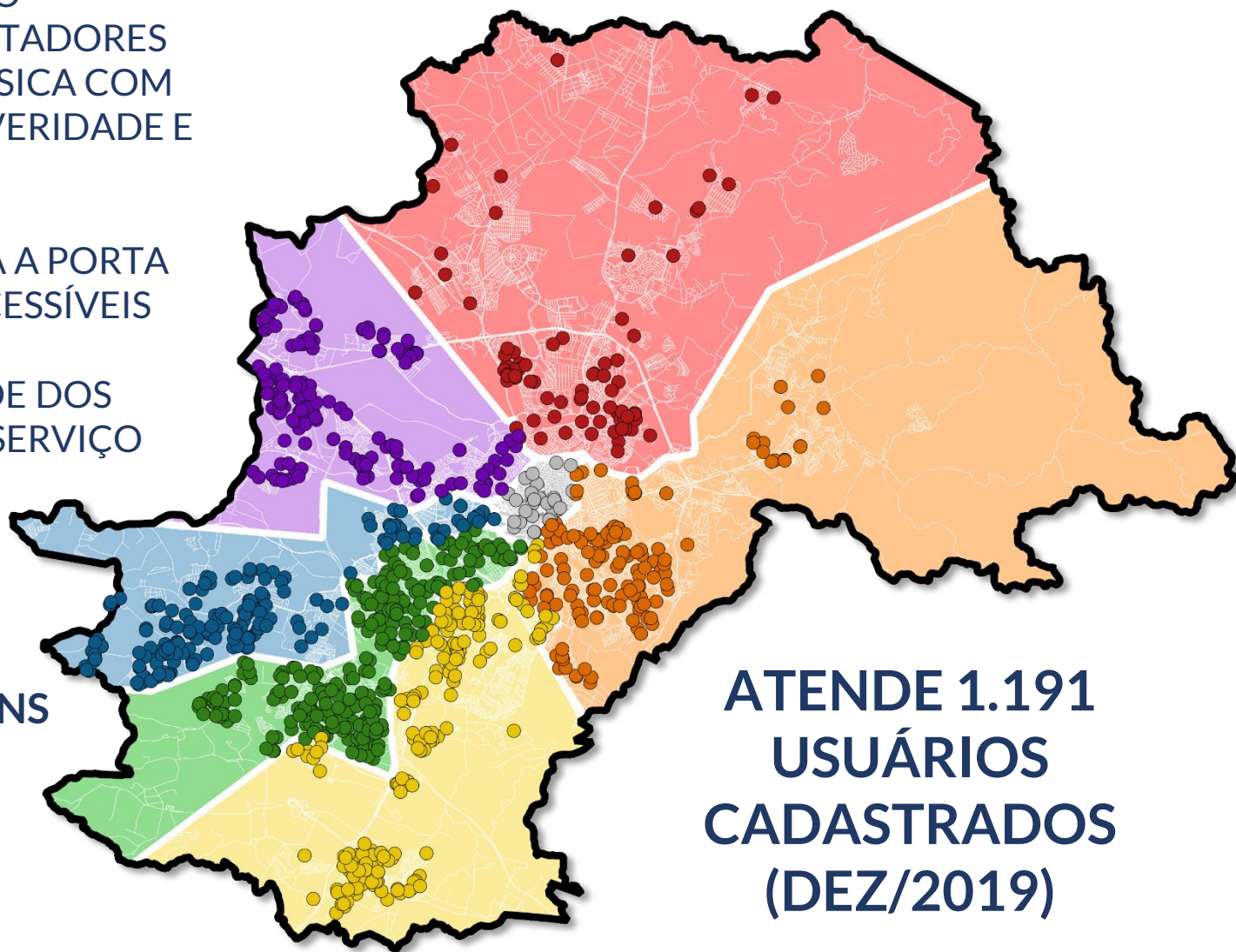


- Corredor Ouro Verde:
 - Extensão: 14,6 km
 - Terminais, estações de transferência e paradas: 18
 - Passageiros / dia: 134.770

- Corredor Campo Grande:
 - Extensão: 17,9 km
 - Terminais, estações de transferência e paradas: 21
 - Passageiros / dia: 131.210

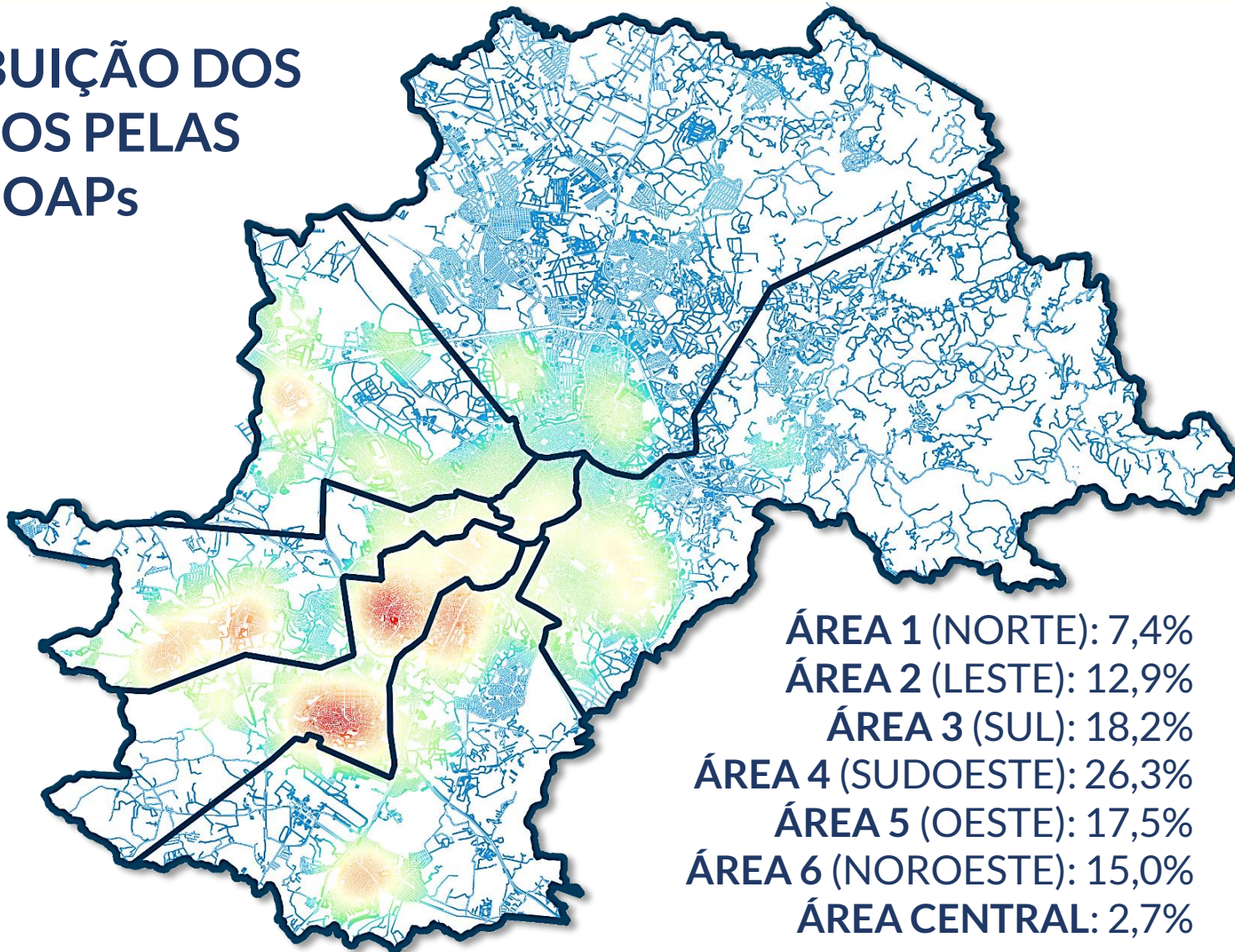
- Corredor Perimetral:
 - Extensão: 4,1 km
 - Paradas: 4

- SERVIÇO GRATUITO DESTINADO A PORTADORES DE DEFICIÊNCIA FÍSICA COM ALTO GRAU DE SEVERIDADE E DEPENDÊNCIA
- REALIZADO PORTA A PORTA COM VEÍCULOS ACESSÍVEIS
- RESPONSABILIDADE DOS OPERADORES DO SERVIÇO CONVENCIONAL
- FROTA DE 50 VANS E 2 ÔNIBUS



**ATENDE 1.191
USUÁRIOS
CADASTRADOS
(DEZ/2019)**

DISTRIBUIÇÃO DOS USUÁRIOS PELAS NOVAS OAPs



ÁREA 1 (NORTE): 7,4%

ÁREA 2 (LESTE): 12,9%

ÁREA 3 (SUL): 18,2%

ÁREA 4 (SUDOESTE): 26,3%

ÁREA 5 (OESTE): 17,5%

ÁREA 6 (NOROESTE): 15,0%

ÁREA CENTRAL: 2,7%

- Não majorar os valores das tarifas atuais praticadas;
- Não superar os valores atuais de subsídio;
- Adoção de mecanismo de variação de receita como forma de incentivo à qualidade do serviço prestado à população, a partir do cumprimento de metas estabelecidas (IQS);
- Reajuste: periodicidade mínima de 1 ano;
- Revisão: periodicidade mínima de 3 anos.

- As vencedoras participantes em consórcio constituirão Sociedade de Propósito Específico (SPE), para melhor controle contábil, fiscal e tributário;
- Em 24 meses será realizada licitação para a contratação de empresa que fará o controle da comercialização dos créditos de transporte e do Sistema de Bilhetagem Eletrônica.

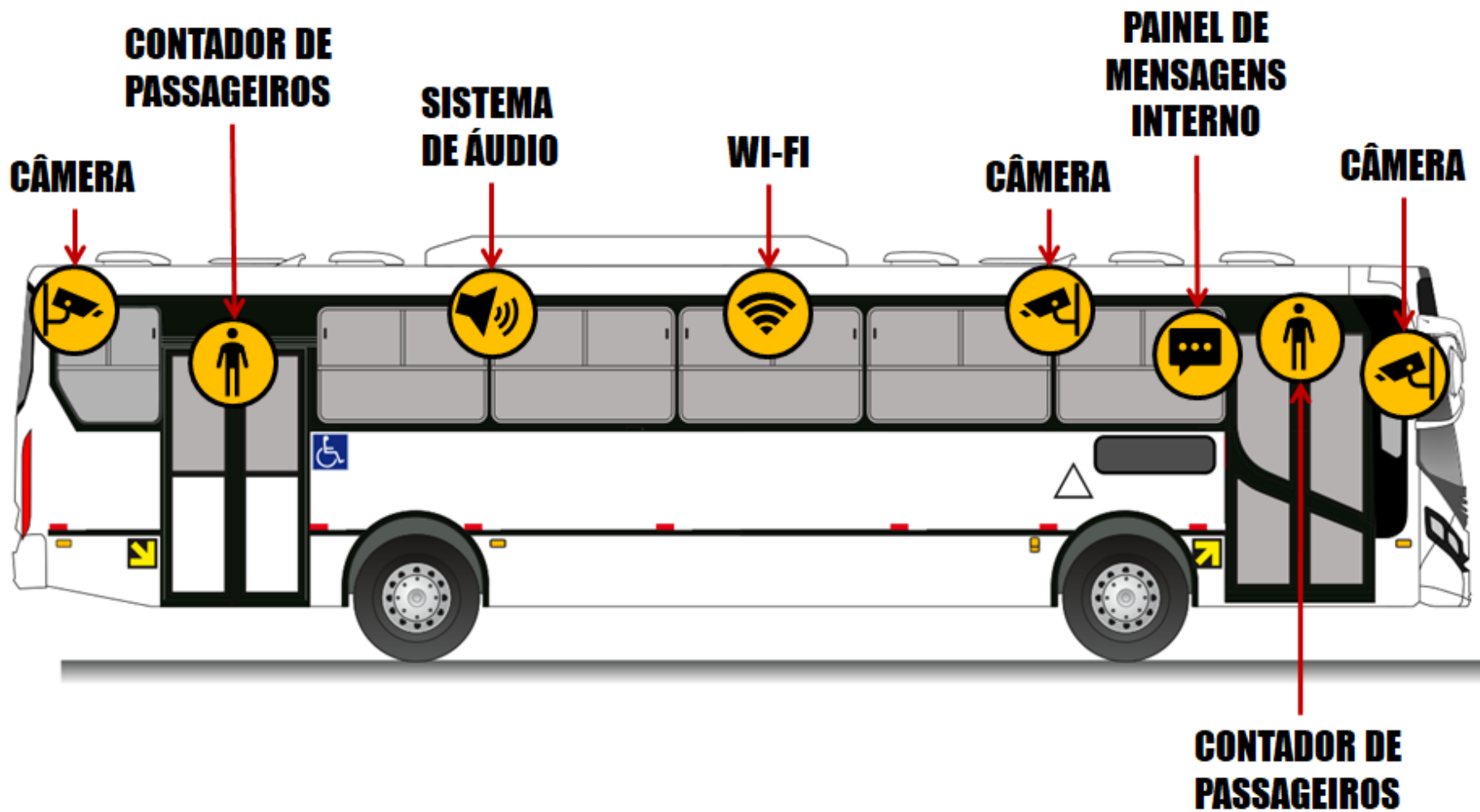


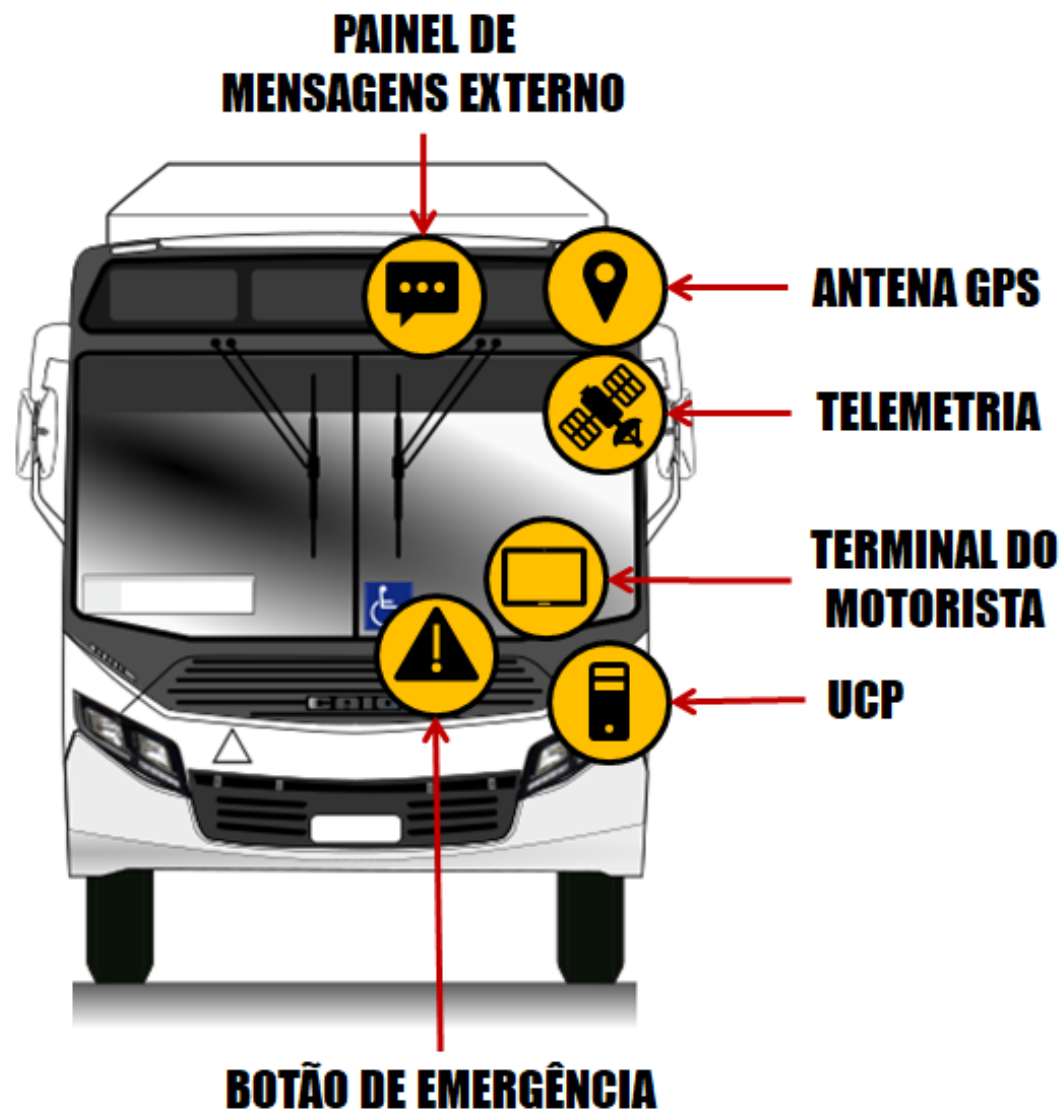
Implementar gestão do sistema baseado em tecnologia embarcada ITS (Sistema Inteligente de Transportes) e sistemas computacionais

Sistemas de última geração em todos os veículos

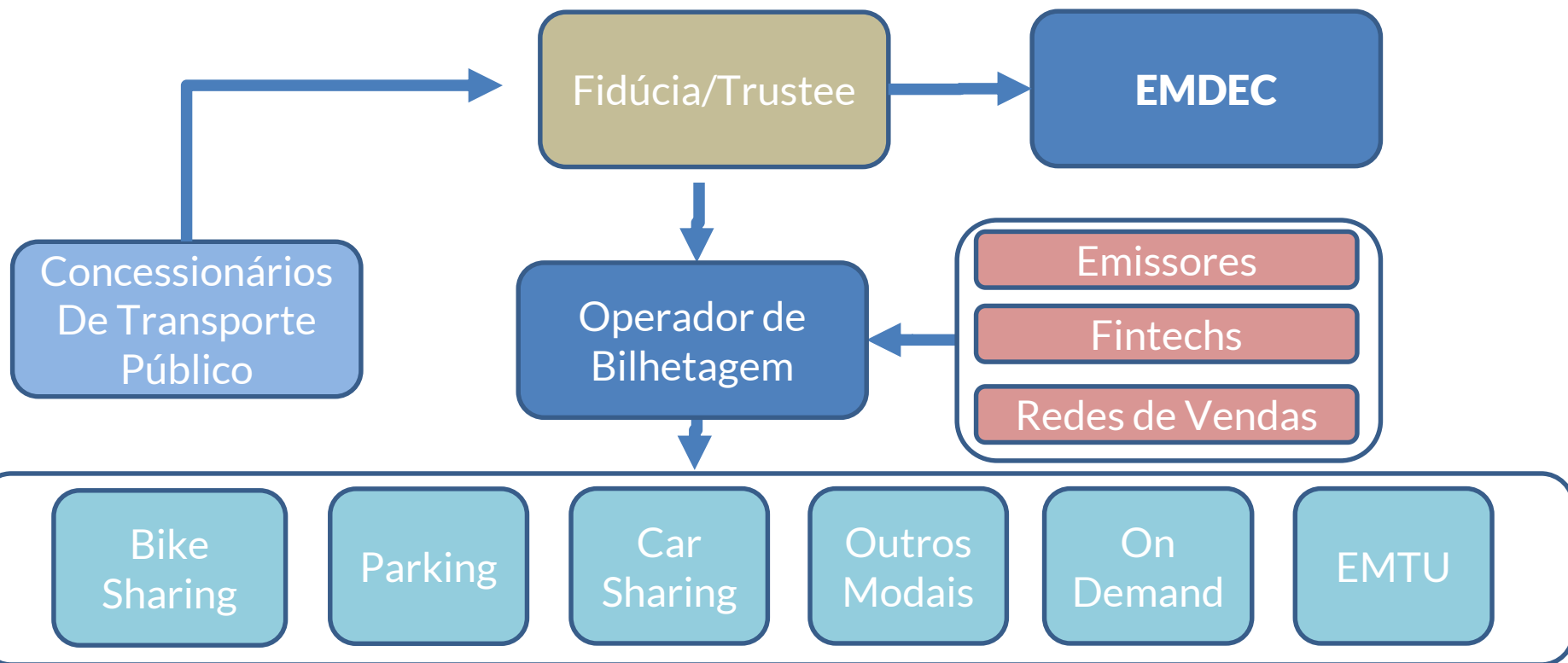
- Computador de bordo
- Telemetria
- Monitoramento de frota
- Bilhetagem eletrônica e biometria facial
- CFTV (Circuito Fechado de Televisão)
- Wi-Fi
- Sistema de gestão e planejamento
- Terminal de comunicação com o motorista
- Botão de pânico
- Sistema de áudio e display de vídeo
- Painel eletrônico de itinerário e indicações complementares / Contador de passageiros

- Adoção de plataforma de dados abertos, trazendo transparência total ao sistema;
- Incorporação do conceito SOA (Arquitetura Orientada a Serviços), uma filosofia de TI que visa a facilitar a integração entre sistemas, orientando a criação de soluções modulares baseadas no conceito de serviços;
- Atendimento à Lei Federal nº 13.709/2018, a LGPD (Lei geral de proteção de dados pessoais).



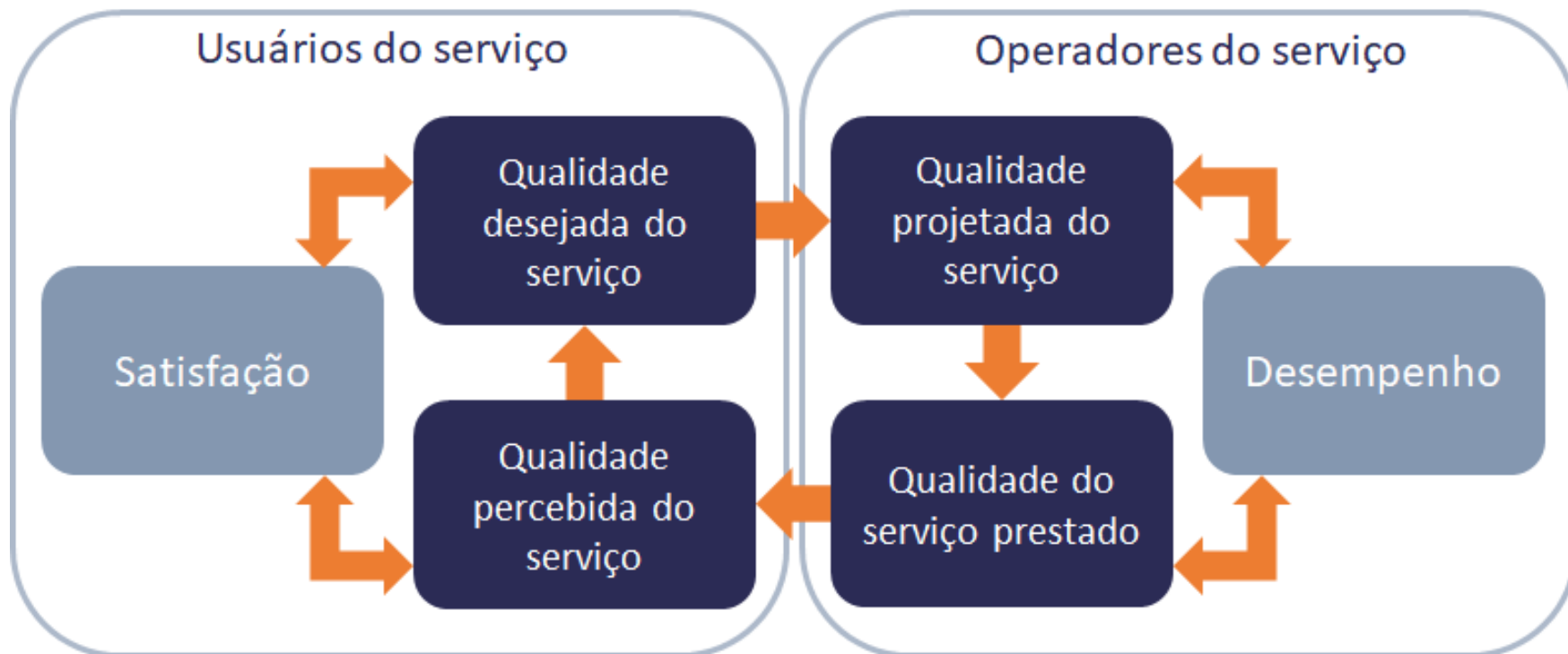


No que toca à bilhetagem, foi especificado um sistema em linha com as diretrizes do Banco Mundial, integrado com atores terceiros





Desenvolver indicadores de qualidade do sistema – IQS (Índices de Qualidade de Serviços) - para monitorar os serviços



REGULARIDADE

SENSIBILIDADE

SEGURANÇA

FROTA

$$= \text{ICV} * 70\% + \text{ICH} * 10\% + \text{ICP} * 10\% + \text{ICI} * 10\%$$

REGULARIDADE

SENSIBILIDADE

SEGURANÇA

FROTA

ICV

Índice de
Cumprimento
de Viagem

ICH

Índice de
Cumprimento
de Horário

ICP

Índice de
Cumprimento
de Previsibilidade

ICI

Índice de
Cumprimento
de Itinerário

Os dados necessários para efetuar os cálculos do Indicador de Regularidade serão coletados das informações dos Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS).

Índice de Cumprimento de Viagem

$$\text{ICV} = \frac{\text{Total de Viagens Realizadas}}{\text{Total de Viagens Programadas}}$$

Índice de Cumprimento de Horário

$$\text{ICH} = \frac{\text{Total de Viagens Realizadas no Horário}}{\text{Total de Viagens Programadas}}$$

Índice de Cumprimento de Previsibilidade

$$\text{ICP} = \frac{\text{Total de Viagens Realizadas no Horário}}{\text{Total de Viagens Programadas} \times 2}$$

Índice de Cumprimento de Itinerário

$$\text{ICI} = \frac{\text{Total de Viagens Realizadas no Itinerário}}{\text{Total de Viagens Programadas}}$$

Todos os índices do indicador de regularidade serão classificados conforme tabela abaixo.

97,5%	<	Índices	≤	100,0%	Ótimo
95,0%	<	Índices	≤	97,5%	Bom
92,5%	<	Índices	≤	95,0%	Regular
90,0%	<	Índices	≤	92,5%	Ruim
		Índices	≤	90,0%	Péssimo

- Índice de Cumprimento de Viagem
- Índice de Cumprimento de Horário
- Índice de Cumprimento de Previsibilidade
- Índice de Cumprimento de Itinerário

$$= \text{IAT} * 0,70 + \text{ITT} * 0,3$$

REGULARIDADE

SENSIBILIDADE

SEGURANÇA

FROTA

IAT

Índice de
Acidentes de
Trânsito

IIT

Índice de
Infrações de
Trânsito

Os dados necessários para calcular o Indicador de Segurança serão coletados das informações obtidas a partir de:

- BOs de acidentes de trânsito;
- Infrações (base de multas da Emdec).

$$\text{IAT} = \frac{\text{Acidentes Qualificados}}{\text{Total de Frota Operacional}}$$

Acidentes qualificados = Soma das infrações x UPS

UPS

Unidade Padrão de Severidade

- **Acidentes sem vítimas, peso 1;**
- **Acidentes com vítimas, peso 4;**
- **Atropelamentos, peso 6;**
- **Acidentes fatais, peso 13.**

$$\text{IIT} = \frac{\text{Soma das Infrações Qualificadas}}{\text{Total de Frota Operacional}}$$

Infrações qualificadas = Soma das infrações x UPI

UPI

Unidade Padrão de Infração

- **Infração leve, peso 3;**
- **Infração média, peso 4;**
- **Infração grave, peso 5;**
- **Infração gravíssima, peso 7.**

Índice de Acidentes de Trânsito

0	<	IAT	≤	0,3	Ótimo
0,3	<	IAT	≤	0,6	Bom
0,6	<	IAT	≤	0,9	Regular
0,9	<	IAT	≤	1,2	Ruim
1,2	<	IAT			Péssimo

Índice de Infrações de Trânsito

0	<	IIT	≤	2	Ótimo
2	<	IIT	≤	4	Bom
4	<	IIT	≤	6	Regular
6	<	IIT	≤	8	Ruim
8	<	IIT			Péssimo

$$= \text{IRR} * 0,70 + \text{IPQ} * 0,3$$

REGULARIDADE **SENSIBILIDADE**

SEGURANÇA

FROTA

IRR

Índice de
Registros de
Reclamação

IPQ

Índice de
Pesquisa de
Qualidade

Os dados necessários para calcular o Indicador de Sensibilidade serão coletados das informações obtidas a partir de:

- Pesquisa periódica de satisfação;
- Reclamações nos diversos canais disponibilizados pela Emdec.

Índice de Registro de Reclamações

$$\text{IRR} = \frac{\text{Total de Registros de Reclamações}}{\text{Total de Frota Operacional}}$$

Índice de Pesquisa de Qualidade

$$\text{IPQ} = \frac{\text{Soma dos Formulários Qualificados}}{\text{Nº de Entrevistas}}$$

$$\text{Formulários Qualificados} = \frac{\text{Soma (Respostas x Classe)}}{\text{Nº de Perguntas}}$$

Temas Pesquisa de Qualidade

Informação	1 questão
Disponibilidade	2 questões
Acessibilidade	3 questões
Confiabilidade	2 questões
Tempo de Viagem	1 questão
Condições da Frota	2 questões
Segurança	1 questão
Conforto	1 questão
Tarifa	1 questão
Avaliação Global	1 questão

Índice de Registro de Reclamações

0	<	IRR	≤	2	Ótimo
2	<	IRR	≤	4	Bom
4	<	IRR	≤	6	Regular
6	<	IRR	≤	8	Ruim
8	<	IRR			Péssimo

Índice de Pesquisa de Qualidade

4,5	<	IPQ	≤	5	Ótimo
3,5	<	IPQ	≤	4,5	Bom
2,5	<	IPQ	≤	3,5	Regular
1,5	<	IPQ	≤	2,5	Ruim
		IPQ	≤	1,5	Péssimo

$$= \text{IVP} * 0,70 + \text{IIF} * 0,3$$

REGULARIDADE

SENSIBILIDADE

SEGURANÇA

FROTA**IVP**

Índice de
Vistorias
Periódicas

IIF

Índice de
Idade da
Frota

Os dados necessários para calcular o Indicador da Frota serão coletados das informações obtidas a partir de:

- Acompanhamento da Idade Média dos Veículos;
- Vistoria Prévia Semestral.

Índice de Vistoria Periódica

$$\text{IVP} = \frac{\text{Defeitos Qualificados}}{\text{Coeficiente de Frota}}$$

$$\text{Coeficiente de Frota} = \frac{\text{Frota Programada}}{\text{Frota Apresentada}}$$

$$\text{Defeitos Qualificados} = \text{Soma dos Defeitos} \times \text{Grau}$$

Grupos de Defeitos

- Defeitos Grau 1 (G1), peso 7;
- Defeitos Grau 2 (G2), peso 3.

Índice da Idade da Frota

$$\text{IIF} = \frac{\text{Soma das Idades Qualificadas}}{\text{Total de Frota Patrimonial}}$$

Idades Qualificadas = Soma do Peso x N° de Veículos por Faixa Etária

Peso por Faixa Etária

- Zero a 2,5 anos, peso 5;
- 2,58 anos a 5 anos, peso 4;
- 5,08 anos a 7,5 anos, peso 3;
- 7,58 anos a 10 anos, peso 2;
- Acima de 10 anos, peso 1.

Índice de Vistoria Periódica

0	<	IVP	≤	20	Ótimo
20	<	IVP	≤	30	Bom
30	<	IVP	≤	40	Regular
40	<	IVP	≤	50	Ruim
50	<	IVP			Péssimo

Índice de Idade da Frota

4,5	<	IIF	≤	5	Ótimo
3,5	<	IIF	≤	4,5	Bom
2,5	<	IIF	≤	3,5	Regular
1,5	<	IIF	≤	2,5	Ruim
		IIF	≤	1,5	Péssimo

REGULARIDADE
Peso 5,0

SENSIBILIDADE
Peso 1,0

SEGURANÇA
Peso 3,0

FROTA
Peso 1,0

=

QUALIDADE

REGULARIDADE

$$= \text{ICV} * 70\% + \text{ICH} * 10\% + \text{ICP} * 10\% + \text{ICI} * 10\%$$

SEGURANÇA

$$= \text{IAT} * 0,70 + \text{ITT} * 0,3$$

SENSIBILIDADE

$$= \text{IRR} * 0,70 + \text{IPQ} * 0,3$$

FROTA

$$= \text{IVP} * 0,70 + \text{IIF} * 0,3$$

Conforme o resultado, o operador terá a receita mantida ou reduzida. O melhor operador terá bonificação de 2% da receita, desde que sua avaliação seja ótimo e não receba avaliação péssima em nenhum indicador.

Ótimo	Recebimento integral da Receita Tarifária Prévia podendo receber bonificação de 2% caso obtenha o melhor IQS.
Bom	Recebimento integral da Receita Tarifária Prévia.
Regular	Recebimento de 98% da Receita Tarifária Prévia.
Ruim	Recebimento de 96% da Receita Tarifária Prévia.
Péssimo	Recebimento de 94% da Receita Tarifária Prévia.

3

Cálculo de Tarifa

Para entendermos o funcionamento do Sistema de Compensação de Receita, é necessário ressaltar a diferença entre as duas tarifas: **Tarifa Técnica** (ou de Remuneração) e **Tarifa Pública**.

- **Tarifa Técnica (Tarifa de Remuneração)** é o valor unitário que será creditado aos concessionários por cada um dos passageiros transportados, independentemente do tipo de passagem computada.
- **Tarifa Pública** é o valor a ser pago por cada um dos usuários do sistema, de acordo com o tipo de passagem.

Fonte: Lei Federal nº 12.587/2015

O concessionário será remunerado pela quantidade de passageiros transportados.

	Tarifa Base vigente: R\$ 4,95				(Vigência a partir de (07/07/2019))		
	Com direito a integração temporal de 2 (duas) horas				Sem direito a integração temporal		
	Bilhete Único				Bilhete Viagem	Especial	QR Code
	Comum	Vale Transporte	Escolar	Universitário	2 (duas) viagens	Especial	QR Code
Terminal Central	R\$ 4,55	R\$ 4,95	R\$ 1,82	R\$ 2,28	R\$ 11,90 (2 viagens + R\$ 2,00 do casco)	R\$ 4,95	R\$ 4,95
Todas as linhas exceto Circular Centro	R\$ 4,55	R\$ 4,95	R\$ 1,82	R\$ 2,28	R\$ 11,90 (2 viagens + R\$ 2,00 do casco)	R\$ 4,95	R\$ 4,95
2ª integração das linhas, exceto Circular Centro	R\$ 0,40	R\$ 0,40	-	-	,	-	-
Linha Circular Centro/Linhão da Saúde	R\$ 3,00	R\$ 3,30	R\$ 1,20	R\$ 1,50	R\$ 11,90 (2 viagens + R\$ 2,00 do casco)	R\$ 4,95	R\$ 4,95

Critério de Julgamento: Fase 1

- Menor tarifa técnica por área

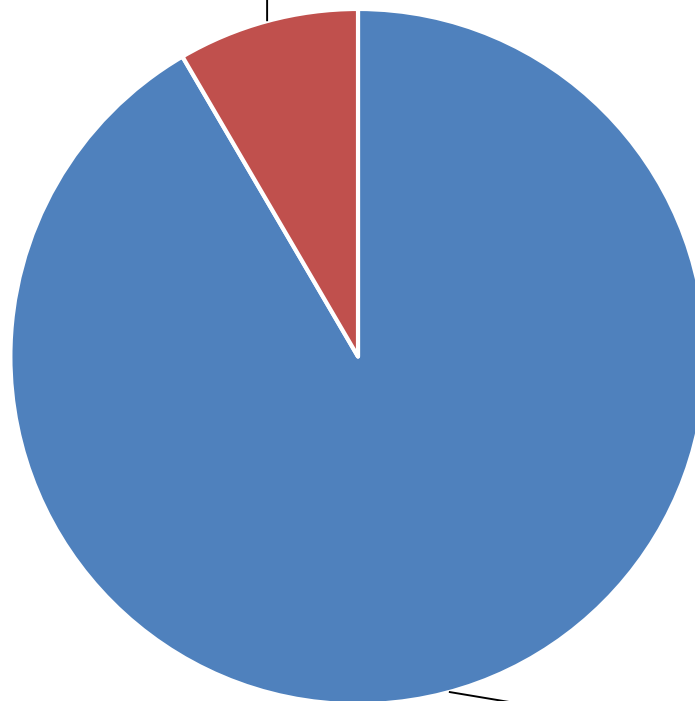
$$\text{Tarifa técnica} = \frac{\text{Custo da Área}}{\text{N}^\circ \text{ de Passageiros}}$$

Descrição dos Custos Mensais

1. Custos Operacionais	R\$ 34.179.771	91,57%
2. Impostos e Taxas sobre a receita	R\$ 3.145.396	8,43%
Custo Total	R\$ 37.325.167	100%

Custo Médio Mensal

R\$3.145 396



■ 1. Custos Operacionais

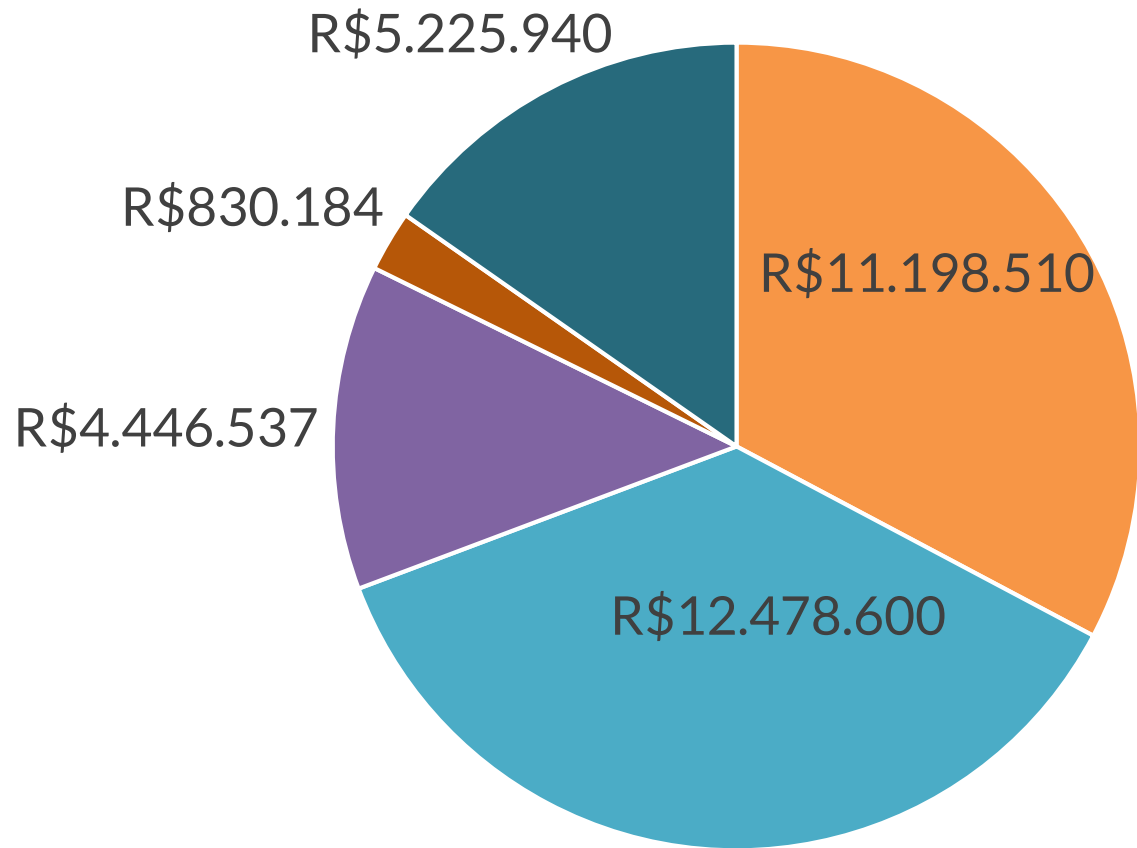
■ 2. Impostos e Taxas sobre a receita

R\$34.179.771

Descrição dos Custos Mensais		
1. Custos Operacionais	R\$ 34.179.771	91,57%
Custos Variáveis - Quilométricos	R\$ 11.198.510	30,00%
Custos Fixos sem depreciação	R\$ 12.478.600	33,43%
Depreciação e Amortização	R\$ 4.446.537	11,91%
Custos com Bilhetagem	R\$ 830.184	2,22%
Leasing da Bateria	R\$ 5.225.940	14,00%
Custo Total	R\$ 37.325.167	100%

Custos Operacionais

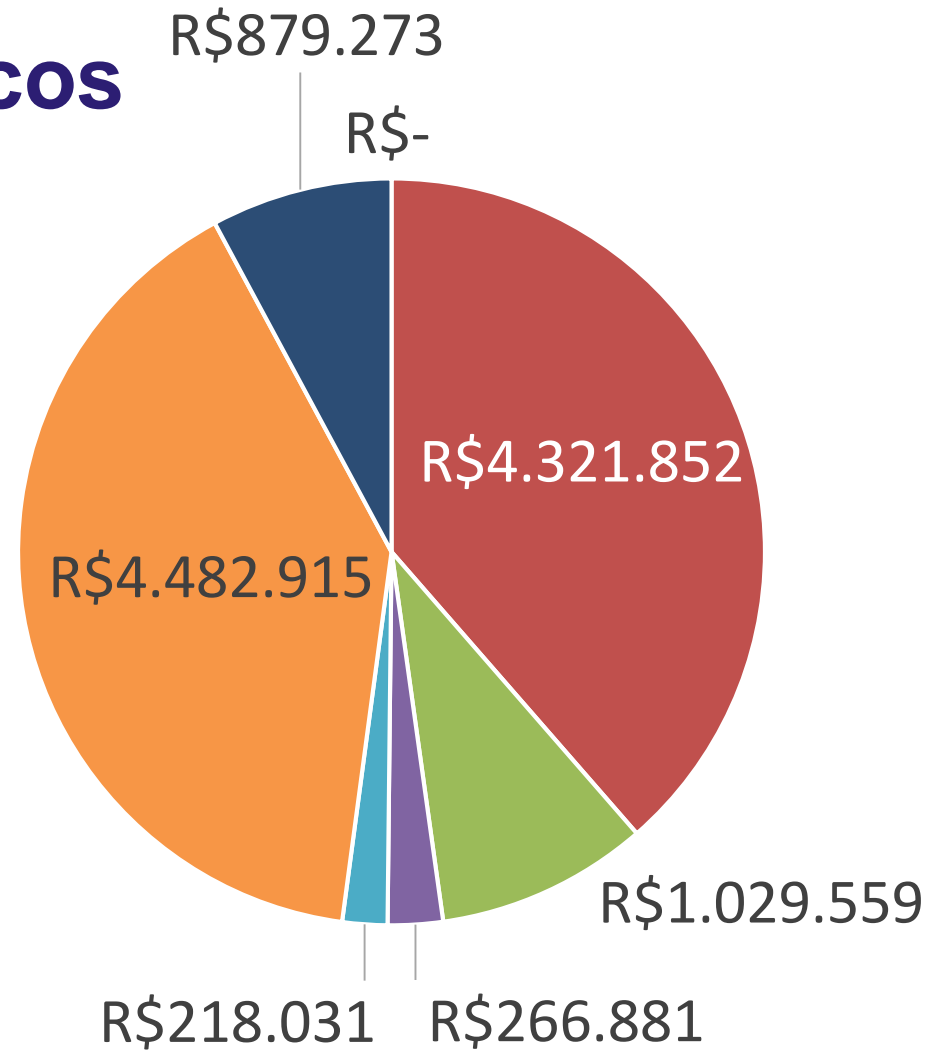
- Custos Variáveis - Quilométricos
- Custo Fixo (sem depreciação)
- Depreciação e Amortização
- Custo com Bilhetagem
- Leasing de Baterias



Descrição dos Custos Mensais		
1. Custos Operacionais	R\$ 34.179.771	91,57%
Custos Variáveis - Quilométricos	R\$ 11.198.510	30,00%
Combustível	R\$ 4.321.852	11,58%
Eletricidade	R\$ 1.029.559	2,76%
Lubrificantes	R\$ 266.881	0,72%
Arla 32	R\$ 218.031	0,58%
Peças e Acessórios	R\$ 4.482.915	12,01%
Rodagem	R\$ 879.273	2,36%
Custo Total	R\$ 37.325.167	100%

Custos Quilométricos

- Combustível
- Eletricidade
- Lubrificantes
- Arla 32
- Peças e Acessórios
- Rodagem

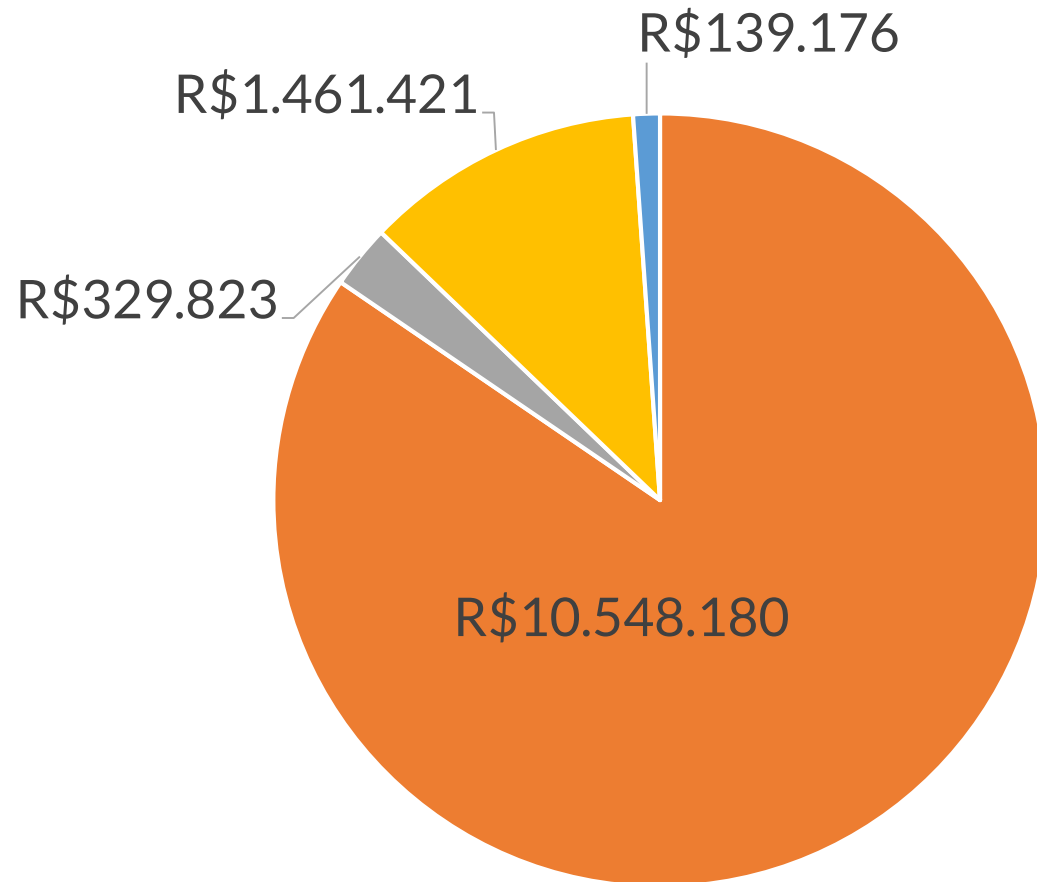


Descrição dos Custos Mensais

1. Custos Operacionais	R\$	34.179.771	91,57%
Custos Fixos sem depreciação	R\$	12.478.600	33,43%
Mão de Obra	R\$	10.548.180	28,26%
Mão de Obra Operacional	R\$	8.371.572	22,43%
Mão de Obra Administrativa	R\$	1.004.589	2,69%
Mão de Obra de Manutenção	R\$	1.172.020	3,14%
Seguro e Licenciamento	R\$	329.823	0,88%
Despesas Administrativas	R\$	1.461.421	3,92%
Manutenções	R\$	139.176	0,37%
Custo Total	R\$	37.325.167	100%

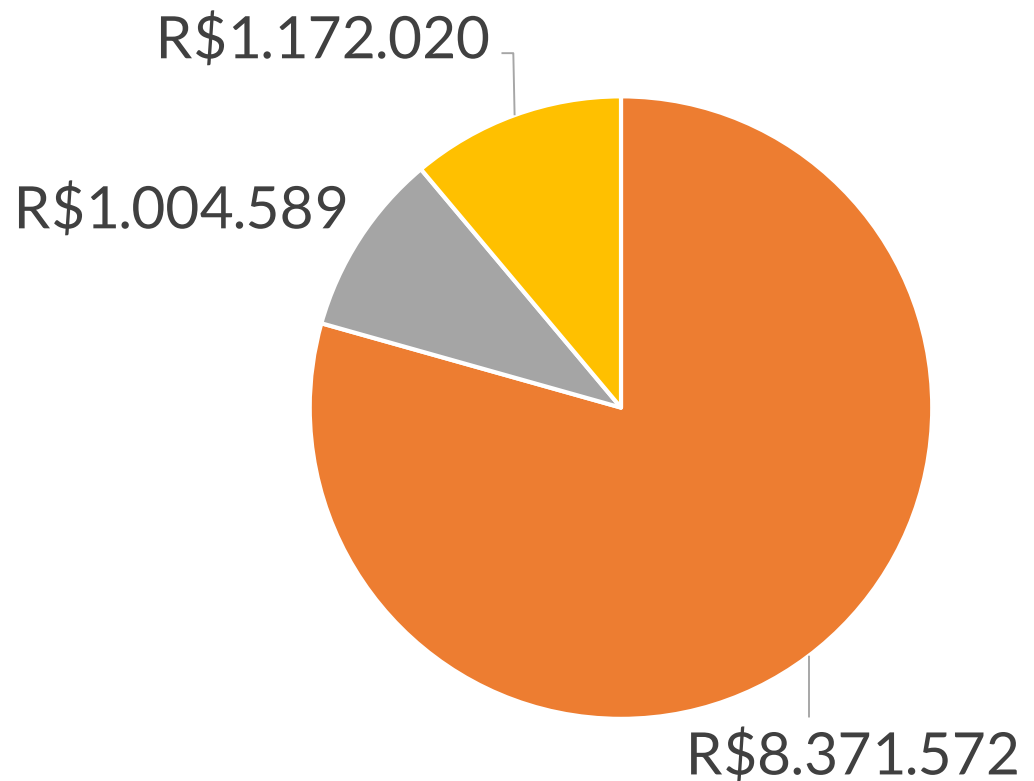
Custo Fixo – Sem Depreciação

- Mão de Obra
- Seguro e Licenciamento
- Despesas Administrativas
- Manutenções



Mão de Obra

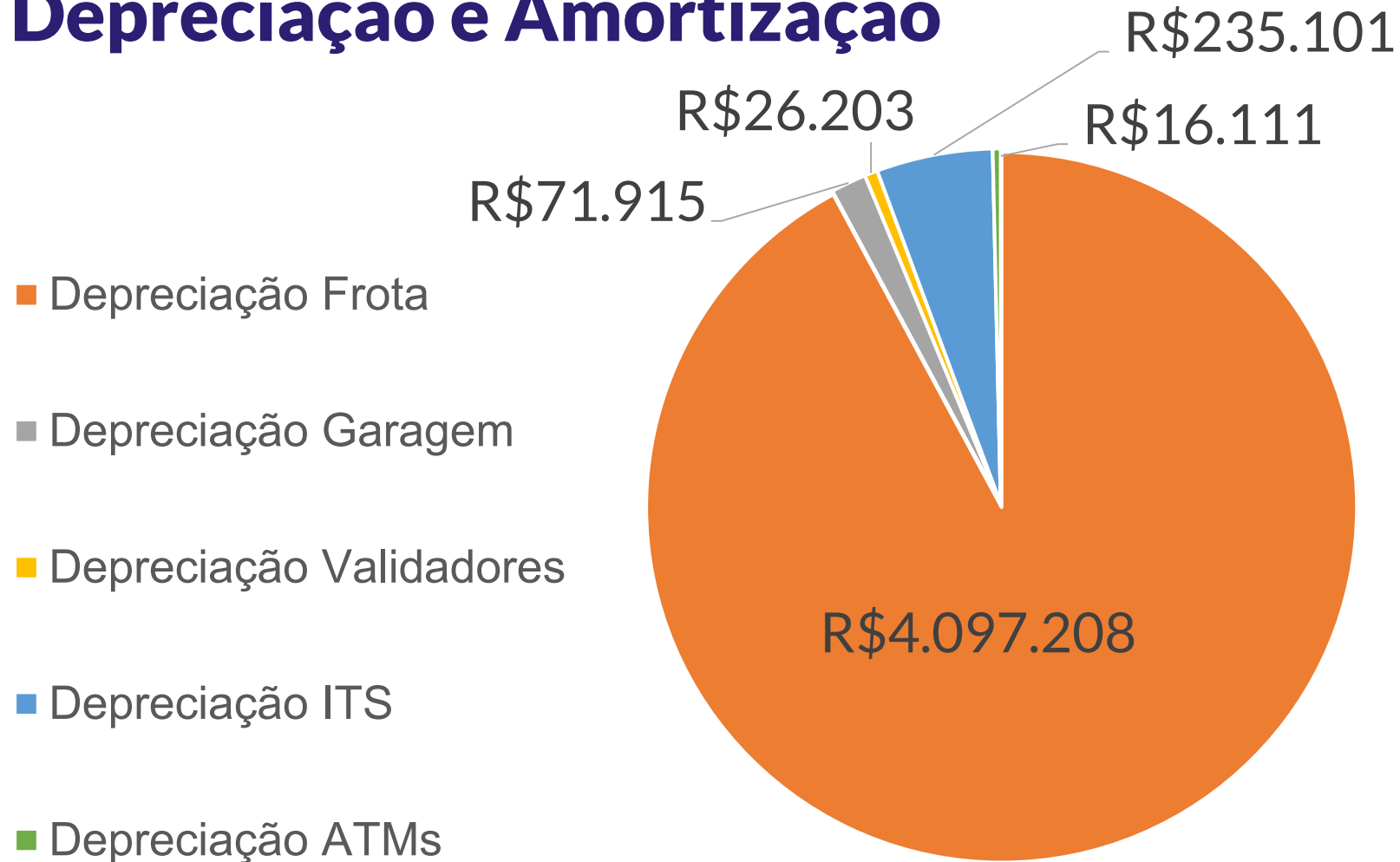
- Mão de Obra Operacional
- Mão de Obra Administrativa
- Mão de Obra de Manutenção



Descrição dos Custos Mensais

1. Custos Operacionais	R\$	34.179.771	91,57%
Depreciação e Amortização	R\$	4.446.537	11,91%
Depreciação Frota	R\$	4.097.208	10,98%
Depreciação Garagem	R\$	71.915	0,19%
Depreciação Validadores	R\$	26.203	0,07%
Depreciação ITS	R\$	235.101	0,63%
Depreciação ATMs	R\$	16.111	0,04%
Custo Total	R\$	37.325.167	100%

Depreciação e Amortização



Descrição dos Custos Mensais

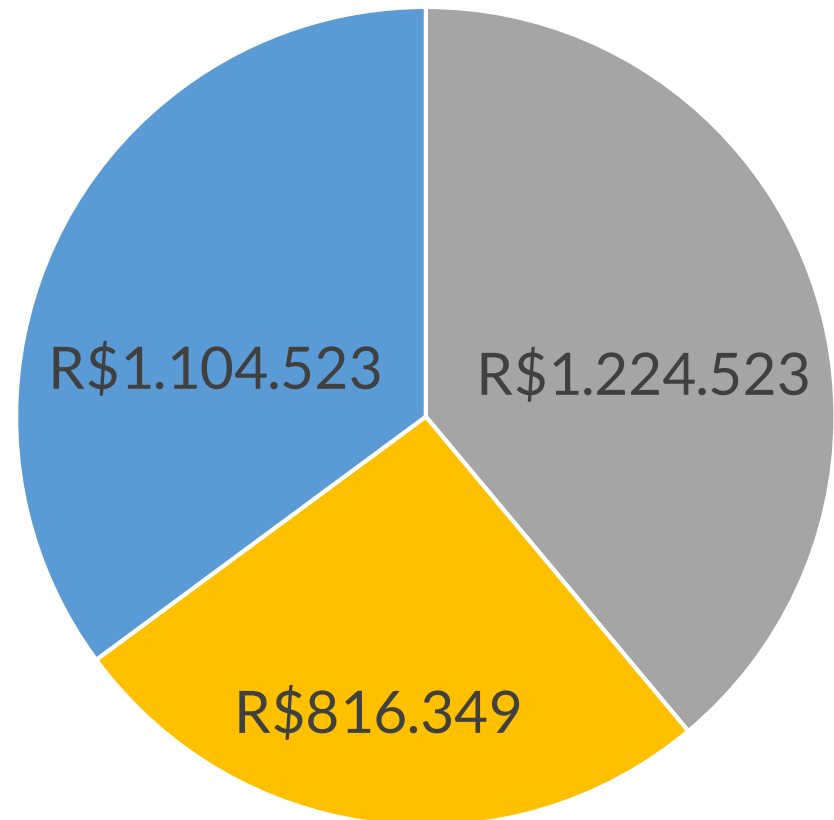
Descrição dos Custos Mensais			
2. Impostos e Taxas sobre a receita	R\$	3.145.396	8,43%
ISSQN	R\$	1.224.523	3,28%
CPRB	R\$	816.349	2,19%
Taxa de Gerenciamento	R\$	1.104.523	2,96%
Custo Total	R\$	37.325.167	100%

Impostos e Taxas

■ ISSQN

■ CPRB

■ Taxa de Gerenciamento



Descrição dos Custos Mensais			
1. Custos Operacionais	R\$	34.179.771	91,57%
1.1. Custos Variáveis - Quilométricos	R\$	11.198.510	30,00%
1.1.1 Combustível	R\$	4.321.852	11,58%
1.1.2 Eletricidade	R\$	1.029.559	2,76%
1.1.3 Lubrificantes	R\$	266.881	0,72%
1.1.4 Arla 32	R\$	218.031	0,58%
1.1.5 Peças e Acessórios	R\$	4.482.915	12,01%
1.1.6 Rodagem	R\$	879.273	2,36%
1.2. Custos Fixos sem depreciação	R\$	12.478.600	33,43%
1.2.1 Mão de Obra	R\$	10.548.180	28,26%
1.2.1.1 Mão de Obra Operacional	R\$	8.371.572	22,43%
1.2.1.2 Mão de Obra Administrativa	R\$	1.004.589	2,69%
1.2.1.3 Mão de Obra de Manutenção	R\$	1.172.020	3,14%
1.2.2 Seguro e Licenciamento	R\$	329.823	0,88%
1.2.3 Despesas Administrativas	R\$	1.461.421	3,92%
1.2.4 Manutenções	R\$	139.176	0,37%
1.3. Depreciação e Amortização	R\$	4.446.537	11,91%
1.3.1 Depreciação Frota	R\$	4.097.208	10,98%
1.3.2 Depreciação Garagem	R\$	71.915	0,19%
1.3.3 Depreciação Validadores	R\$	26.203	0,07%
1.3.4 Depreciação ITS	R\$	235.101	0,63%
1.3.5 Depreciação ATMs	R\$	16.111	0,04%
1.4. Custos com Bilhetagem	R\$	830.184	2,22%
1.5. Leasing da Bateria	R\$	5.225.940	14,00%
2. Impostos e Taxas sobre a receita	R\$	3.145.396	8,43%
2.1. ISSQN	R\$	1.224.523	3,28%
2.2. CPRB	R\$	816.349	2,19%
2.3. Taxa de Gerenciamento	R\$	1.104.523	2,96%
Custo Total	R\$	37.325.167	100%

Principais aspectos da licitação

Critério de Julgamento: Fase 2

➤ Qualificação Técnica Operacional

Área	Quant. Passageiros transportados anualmente	50% Quant. Passageiros transportados anualmente
1	19.749.896	9.874.948
2	17.201.999	8.601.000
3	27.474.521	13.737.260
4	23.172.691	11.586.345
5	25.352.803	12.676.402
6	18.793.848	9.396.924

Tarifa Técnica

	Taxa Interna de Retorno	Tarifa Técnica
Área 1	9,56%	R\$ 4,0114
Área 2	9,56%	R\$ 2,2485
Área 3	9,56%	R\$ 2,9263
Área 4	9,56%	R\$ 3,6005
Área 5	9,56%	R\$ 3,4873
Área 6	9,56%	R\$ 3,2069

CAMPINAS TERÁ UMA FROTA DE ÔNIBUS MODERNA E CONFORTÁVEL NA NOVA CONCESSÃO , COM GARANTIA DE COMPETITIVIDADE PARA OS OPERADORES E MANTENDO O VALOR DA TARIFA PARA OS USUÁRIOS

SUBSÍDIO ANUAL ESTIMADO EM

R\$ 60 MILHÕES

PARA CUSTEIO DAS
GRATUIDADES E BENEFÍCIOS

VALOR TOTAL DA CONCESSÃO

R\$ 7,40 BILHÕES

NOS 15 ANOS DE VIGÊNCIA DO CONTRATO,
EQUIVALENTE AO CUSTEIO E INVESTIMENTOS
NO SISTEMA E O RETORNO FINANCEIRO AOS
OPERADORES

INVESTIMENTO SUPERIOR A

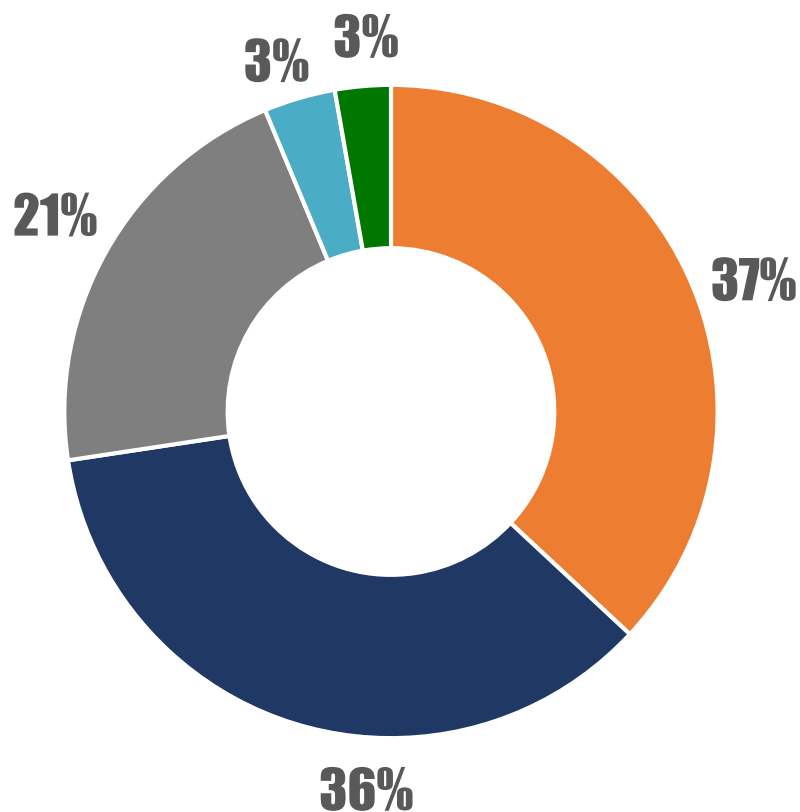
R\$ 870 MILHÕES

EM MELHORIA DA QUALIDADE DA FROTA E TECNOLOGIA
VEICULAR

VALOR DA TARIFA

R\$ 4,55

- VALOR DO BILHETE ÚNICO COMUM, COM ACRÉSCIMO DE R\$ 0,40 NA SEGUNDA INTEGRAÇÃO
- VALE-TRANSPORTE PAGA R\$ 4,95, MAIS R\$ 0,40 DA SEGUNDA INTEGRAÇÃO
- QR CODE PAGA R\$ 4,95, SEM DIREITO A INTEGRAÇÃO



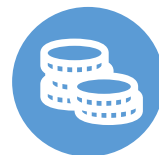
Custo Quilométrico:
Combustíveis, óleo lubrificante,
pneus, peças e acessórios



Mão de Obra: Motoristas,
mecânicos, fiscais e pessoal
administrativo



Custos Fixos: Despesas
administrativas, seguros e
licenças, energia elétrica, água e
esgoto, despesas com segurança,
manutenção e limpeza

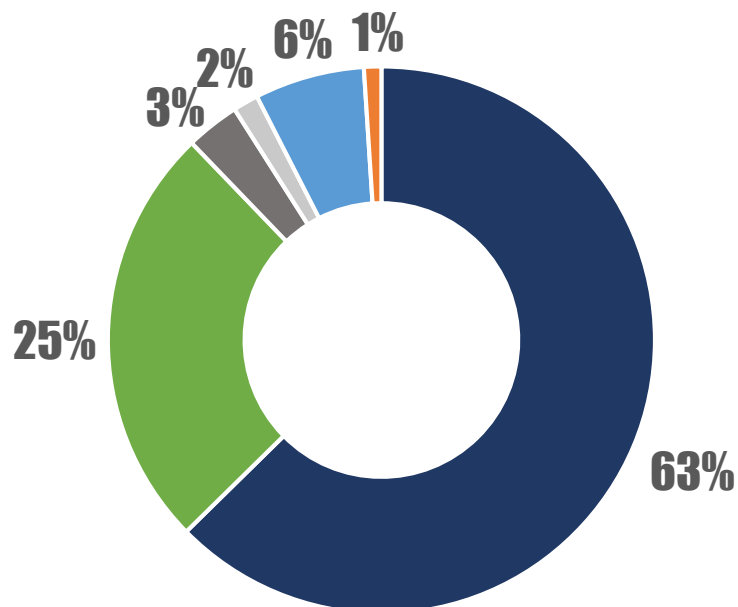


Tributos: Impostos aplicáveis



Despesas Gerenciais: Custo do
gerenciamento do sistema

PASSAGEIROS PAGANTES E GRATUIDADES



■ **PASSEIROS PAGANTES**

■ **ESCOLAR**

■ **IDOSOS**

■ **INTEGRAÇÕES**

■ **UNIVERSITÁRIO**

■ **GRATUIDADE**

DESCONTOS E GRATUIDADES



BILHETE ÚNICO ESCOLAR

60% DE DESCONTO NO VALOR DA TARIFA PARA ESTUDANTES DO ENSINO FUNDAMENTAL, MÉDIO E TÉCNICO



BILHETE ÚNICO UNIVERSITÁRIO

50% DE DESCONTO NO VALOR DA TARIFA



BILHETE ÚNICO IDOSO

GRATUIDADE PARA PESSOAS COM 65 ANOS DE IDADE OU MAIS

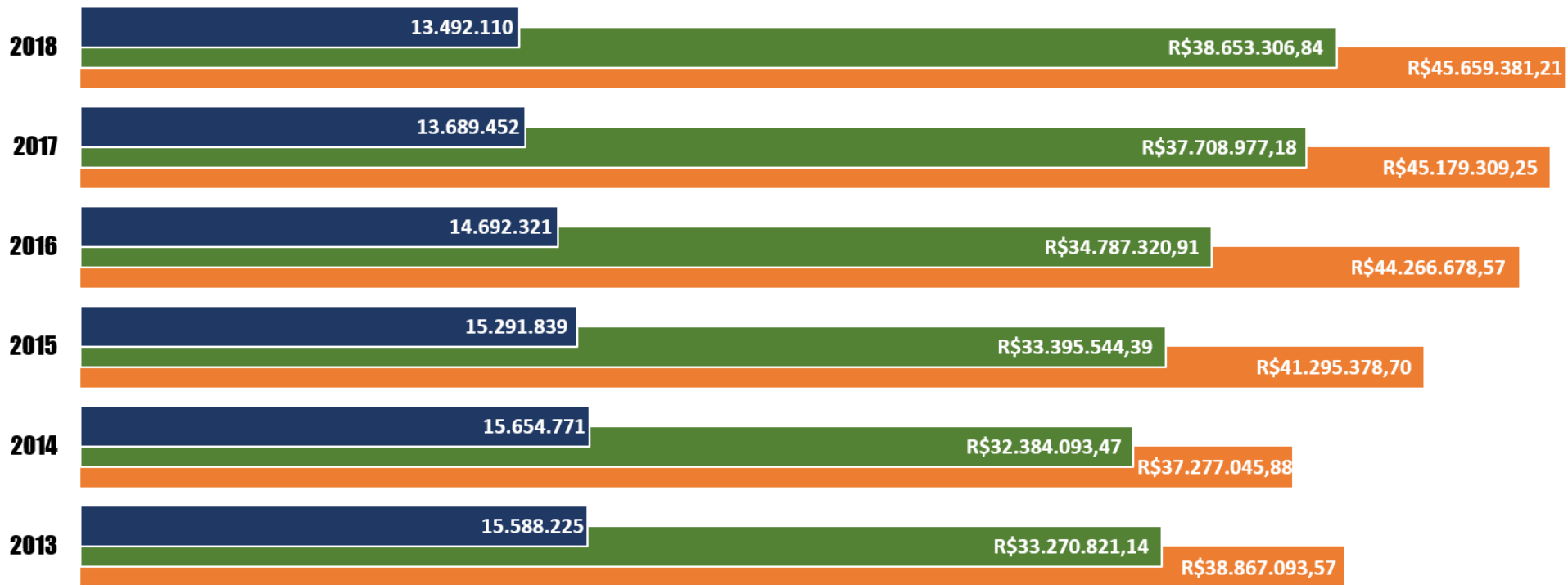


BILHETE ÚNICO GRATUITO

GRATUIDADE PARA ADULTOS OU CRIANÇAS COM DEFICIÊNCIA FÍSICA, SENSORIAL, MENTAL, ORGÂNICA OU MÚLTIPLA E PARA ACOMPANHANTE, CASO NECESSÁRIO

PASSAGEIRO SIGNIFICA CADA EMBARQUE NO ÔNIBUS. DIFERE DE **USUÁRIO**, QUE É UM ÚNICO INDIVÍDUO. OU SEJA, UM MESMO USUÁRIO PODE SER VÁRIAS VEZES PASSAGEIRO

EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS, RECEITA E CUSTO MENSAL MÉDIO (R\$)



PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

RECEITA PROVENIENTE DA TARIFA

CUSTO DO SISTEMA

A função do Sistema de Compensação de Receitas é gerenciar o recebimento das receitas tarifárias e distribuí-las a cada uma das concessionárias na proporção que lhes cabe, em razão de suas Tarifas Técnicas e dos passageiros transportados.

A gestão destes recursos ficará a cargo da Emdec, por meio de um agente financeiro credenciado (banco), para gerir as contas do Sistema de Crédito e Receitas.

Essas contas receberão os valores das vendas antecipadas realizadas pelo agente responsável pela comercialização dos créditos do Bilhete Único.

As contas da Câmara de Compensação serão utilizadas **EXCLUSIVAMENTE** para recebimento dos valores referentes à venda antecipada de passagem e às transferências para as contas de titularidade.

Contas de titularidade

- Empresas concessionárias que compõem o Sistema Convencional;
- Cooperativas que representam os permissionários do Serviço Alternativo;
- Permissionários que operam o Serviço Alternativo;
- Emdec;
- Conta do transporte público municipal de Campinas;
- Agente que comercializa os créditos eletrônicos e/ou associação estabelecida – reembolso dos custos com venda antecipada.

Será vedada qualquer outra movimentação nas contas da Câmara de Compensação que não sejam depósitos referentes às vendas antecipadas de passagens e transferências de valores aos membros do sistema de transporte municipal de Campinas.

Desta forma, não será aceita em hipótese alguma a emissão de cheques ou qualquer outro débito que não seja transferência aos entes do sistema de transporte.

4

Considerações Finais

- **Novo serviço de transporte caracterizado por inovações, incluindo Rede Elétrica / Área Branca, os corredores BRT, transporte sob demanda, novos recursos de comunicação, Wi-Fi e ar-condicionado em mais veículos (399 ônibus);**
- **Substituição das multas aos operadores pelo pagamento vinculado à qualidade do serviço prestado;**
- **Manutenção do valor da tarifa, mesmo com toda a expansão e melhorias;**

- Aplicação das conclusões do **estudo contratado junto à Unicamp**, que avaliou o atual modelo tarifário;
- O trabalho apontou que o sistema opera em déficit, baseado em dados de 2013 a 2015. O **valor da tarifa não é suficiente** para cobrir os custos e garantir o equilíbrio econômico-financeiro da operação, sendo necessários o subsídio e outras fontes de receita;
- Outra conclusão é que a venda e operacionalização da **bilhetagem eletrônica** sejam realizadas pelo Poder Público ou concessionário que não seja operador do transporte;
- A análise recomenda ainda que as empresas operadoras formem **sociedades de propósito específico**.

Carlos Henrique Coutinho do Amaral

Presidente da Comissão Especial de Licitação

Gustavo Albuquerque Zalochi

Suplente de presidente da Comissão Especial de Licitação

Pedro Meloni de Oliveira

Membro Titular, representando a Secretaria Municipal de Transportes/Emdec

Fernanda Sartori Marques Vieira

Membra Titular, representando a Secretaria Municipal de Transportes/Emdec

Edna Regina Rodrigues

Membra Suplente, representando a Secretaria Municipal de Transportes/Emdec

Simoni Aparecida Contant

Membra Titular, representando a Secretaria de Administração

William Maia Barbosa

Membro Suplente, representando a Secretaria de Administração

João Vicente Gaido

Diretor de Planejamento e Projetos

Wilson Folgozi de Brito

Diretor de Operações

Gisele Dias da Silva

Gerente da Divisão de Assuntos Jurídicos

Leonel Lourenço Prado

Líder do Processo de Controle de Tarifa e Remuneração

Marcelo Luiz de Araújo Antônio

Líder do Processo de Gestão da Base de Dados

Cícero Pereira Carvalho Júnior

Analista de Mobilidade Urbana Jr

José Renato Giacobbe Júnior

Analista de Mobilidade Urbana Jr

César Augusto

Assistente Executivo

Jonas Donizette

Prefeito Municipal

Carlos José Barreiro

Secretário Municipal de Transportes / Diretor-Presidente da Emdec

Peter Panutto

Secretário Municipal de Assuntos Jurídicos

Paulo Zanella

Secretário Municipal de Administração

Eliane Jocelaine Pereira

Secretária Municipal de Assistência Social, Pessoa com Deficiência e Direitos Humanos



PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS