



TERMO DE REFERÊNCIA
CONCESSÃO DA PRESTAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE
COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE CUNHA/SP

Interessado	Órgão Executivo Municipal de Trânsito
Modalidade	Concorrência (Lei Federal nº 14.133/2021 c/c Lei Federal nº 8.987/1995)
Objeto	Concessão do serviço público de transporte coletivo urbano e rural do Município de Cunha/SP, compreendendo 4 (quatro) linhas regulares
Fundamento judicial	Ação Civil Pública nº 1000156-57.2015.8.26.0159 e cumprimento de sentença nos autos nº 1000279-74.2023.8.26.0159
Elaborado por	Órgão Executivo Municipal de Trânsito – Thiago de Almeida Leone, Engenheiro de Tráfego

1. DO OBJETO

1.1. O presente Termo de Referência tem por objeto a outorga, mediante concessão, da prestação e exploração do serviço público de transporte coletivo de passageiros do Município de Cunha/SP, nas modalidades urbana e rural, compreendendo a operação regular de 4 (quatro) linhas, com itinerários, frota, frequência e parâmetros técnicos e econômicos descritos neste instrumento, elaborado com base no Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica – EVTE / Projeto Básico da Concessão, subscrito pelo Engenheiro de Tráfego Thiago de Almeida Leone em 13 de setembro de 2023, que integra este Termo como Anexo I.

1.2. Integram o objeto da concessão as seguintes linhas:

Linha	Denominação / Itinerário	Natureza
Linha 1	Centro x Campos de Cunha x Centro	Rural
Linha 2	Centro x Várzea do Gouveia x Centro (Circular)	Urbana
Linha 3	Centro x Barra do Bié x Centro	Rural
Linha 4	Centro x Paraibuna x Centro	Rural

1.3. A concessão será outorgada em lote único, cabendo à concessionária a operação conjunta e integrada das 4 (quatro) linhas, viabilizando o mecanismo de subsídio cruzado tarifário entre as linhas superavitárias e deficitárias, conforme detalhado no item 7 deste Termo.

1.4. Não integram o objeto desta concessão as linhas intermunicipais operadas pela EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (trecho Cunha x Guaratinguetá), tampouco os trechos ainda carentes de regularização entre Cunha e os municípios de Paraty/RJ, Lagoinha/SP e Silveiras/SP, conforme apontado no item 11 do EVTE (Anexo I).



2. DA FUNDAMENTAÇÃO DA CONTRATAÇÃO

2.1. Justificativa

2.1.1. A presente contratação decorre de determinação judicial exarada nos autos da Ação Civil Pública nº 1000156-57.2015.8.26.0159 e do respectivo cumprimento de sentença nos autos nº 1000279-74.2023.8.26.0159, que impôs ao Município de Cunha a obrigação de implantar o serviço de transporte público coletivo, urbano e rural, em atendimento à população do município.

2.1.2. Segundo o Censo IBGE 2022, o Município de Cunha possui população de 22.110 (vinte e dois mil, cento e dez) habitantes, dos quais aproximadamente 11.055 (onze mil e cinquenta e cinco) residem na área urbana e 11.055 (onze mil e cinquenta e cinco) na área rural, em uma extensão territorial de 1.407,319 km², circunstância que evidencia a necessidade de sistema de transporte coletivo que integre o centro urbano aos distritos e bairros rurais dispersos em relevo serrano (Serra do Mar, da Bocaina e Quebra-Cangalha), inexistindo, até o presente, rede regular, segura e planejada de transporte coletivo municipal.

2.1.3. Inexistem, atualmente, dados estatísticos oficiais consolidados sobre fluxo, demanda e oferta de transporte no Município, razão pela qual o EVTE que fundamenta este Termo de Referência valeu-se de dados do IBGE (Censo 2022 e malha de setores censitários), de levantamentos de campo (visitas a bairros, escolas e ao TRE/SP) e de estimativas conservadoras, expressamente ressaltando a necessidade de amostragem estatística contínua para o aprimoramento da modelagem tarifária ao longo da execução contratual.

2.1.4. Nos bairros de Barra do Bié e Paraibuna há, atualmente, transporte prestado de forma precária e sem qualquer direito às gratuidades legais, por particular identificado nos autos do EVTE como “MR Dias Transporte ME”, ao custo aproximado de R\$ 20,00 (vinte reais) por trecho, circunstância que reforça a urgência da regularização do serviço mediante concessão pública, com observância da Lei Federal nº 10.741/2003 (Estatuto do Idoso), da Lei Federal nº 8.069/1990 (Estatuto da Criança e do Adolescente) e da Lei Federal nº 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

2.2. Fundamentação legal

2.2.1. A presente contratação fundamenta-se, no que couber, nos seguintes diplomas:

- Constituição da República Federativa do Brasil de 1988;
- Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (Lei Geral das Concessões e Permissões de Serviços Públicos);
- Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021 (Lei de Licitações e Contratos Administrativos), aplicável subsidiariamente ao procedimento licitatório e à elaboração deste Termo de Referência, nos termos de seu art. 6º, inciso XXIII;
- Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana);
- Lei Federal nº 13.146, de 6 de julho de 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência);
- Lei Federal nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso), art. 39, §§1º a 3º;



- Lei Federal nº 8.069, de 13 de julho de 1990 (Estatuto da Criança e do Adolescente), art. 208, inciso V;
- Lei Federal nº 13.460, de 26 de junho de 2017 (Código de Defesa dos Usuários de Serviços Públicos);
- Lei Federal nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (Lei Geral de Proteção de Dados);
- Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro);
- Lei Orgânica do Município de Cunha, art. 171 e seguintes;
- Plano Diretor Municipal, Lei Municipal nº 1.112/2006, art. 4º, incisos III e VI, art. 9º, inciso XI, c/c arts. 57 e 58;
- Legislação municipal 829/1999;
- Orientações e entendimentos do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo – TCE-SP aplicáveis aos processos de outorga de concessão de serviços públicos, notadamente quanto à demonstração de viabilidade técnica, econômica e financeira, à definição de matriz de riscos, à modicidade tarifária, à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato e ao envio de informações ao Sistema AUDESP.

2.3. Descrição sucinta da necessidade

2.3.1. A Administração necessita de agente privado especializado para prestar, em regime de concessão, com investimento próprio em frota e infraestrutura, o serviço de transporte coletivo regular nas 4 (quatro) linhas descritas neste Termo, mediante remuneração tarifária, admitido o subsídio cruzado entre linhas, pelo prazo de 10 (dez) anos, ressalvada a hipótese de aporte de subvenção ou contrapartida pública caso a modelagem tarifária, após estudo de amostragem estatística complementar, comprove sua necessidade para garantir a modicidade tarifária e o acesso da população de baixa renda ao serviço.

3. DA DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

3.1. A solução consiste na implantação de um sistema municipal de transporte coletivo estruturado em 4 (quatro) linhas radiais/circular, partindo do terminal/ponto de partida situado na Alameda Lavapés (região central, próximo à rodoviária), com veículos do tipo micro-ônibus de 32 (trinta e dois) lugares sentados, movidos a diesel, compatíveis com o padrão viário estreito (vias de até 5m) e o relevo serrano do Município.

3.2. Quadro-resumo das linhas

Linha	Extensão aproximada	Frota mínima	Natureza da demanda
Linha 1 – Centro x Campos de Cunha	≈ 60 km (ida e volta)	2 veículos (32 lugares)	Rural / gratuidades legais relevantes
Linha 2 – Centro x Várzea do Gouveia (Circular)	≈ 4,0 km por volta	1 veículo (32 lugares)	Urbana / alta rotatividade



PREFEITURA MUNICIPAL DE CUNHA
Praça Coronel João Olímpio, nº 91, Centro, Cunha/SP – CEP 12530-000
Telefone: (12) 3111-5000 - CNPJ nº 45.704.053/0001-21

Linha	Extensão aproximada	Frota mínima	Natureza da demanda
Linha 3 – Centro x Barra do Bié	≈ 26,6 km (ida e volta, com margem de segurança)	1 veículo (32 lugares)	Rural / substitui operação clandestina
Linha 4 – Centro x Paraibuna	≈ 40,4 km (ida e volta)	1 veículo (32 lugares)	Rural / substitui operação clandestina

3.3. Linha 1 – Centro x Campos de Cunha x Centro

3.3.1. Itinerário sintético: partida na Alameda Lavapés, seguindo pela Travessa Paulo Virgínio, Rua dos Estudantes, Avenida Augusto Galvão de França, Avenida Francisco Alves de Oliveira e Estrada Municipal de Cunha, até o distrito de Campos de Cunha, com ponto final nas proximidades da Rua Tenente João Ayres/Rua Francisco Manoel, junto à subprefeitura do distrito. O detalhamento pormenorizado do trajeto e as coordenadas geográficas de todos os pontos de parada constam do item 5 do EVTE (Anexo I).

3.3.2. Frequência: 3 (três) viagens completas por dia útil (7h, 12h e 17h), totalizando 6 (seis) pernas; aos sábados e domingos, 1 (uma) viagem por dia (12h), totalizando 2 (duas) pernas por final de semana.

3.3.3. Demanda estimada: considerando os 11.055 habitantes da área rural, dos quais aproximadamente 15% (quinze por cento) utilizariam o modal com regularidade (≈ 1.659 pessoas), e aplicando-se estimativa conservadora de 50% (cinquenta por cento) de gratuidade legal, projeta-se público-alvo de aproximadamente 830 (oitocentos e trinta) habitantes/dia na fase de implantação.

3.4. Linha 2 – Centro x Várzea do Gouveia x Centro (Circular)

3.4.1. Itinerário sintético: circuito urbano central com partida e chegada na Alameda Lavapés/Rodoviária, percorrendo a Travessa Paulo Virgínio, Rua dos Estudantes, Praça José Coelho, Avenida Daher Pedro, Rua Falcão, Alameda Francisco da Cunha Menezes, Rua Eduardo Querido e Rua Joel Mariano Leite, priorizando a proximidade com escolas e creches e reaproveitando pontos de parada de infraestrutura já existente.

3.4.2. Frequência: início às 7h, com intervalos regulares de 30 (trinta) minutos, totalizando 23 (vinte e três) viagens por dia útil, com última saída às 19h; aos sábados, 11 (onze) viagens; aos domingos, 3 (três) viagens.

3.4.3. Demanda estimada: projeção de 736 (setecentos e trinta e seis) passageiros/dia útil, dos quais aproximadamente 368 (trezentos e sessenta e oito) pagantes, considerada gratuidade legal de 50% (cinquenta por cento). Estima-se demanda linear anual de 107.696 (cento e sete mil, seiscentos e noventa e seis) pagantes, o que confere a esta linha o menor custo tarifário por passageiro do sistema, viabilizando-a como base do subsídio cruzado.

3.5. Linha 3 – Centro x Barra do Bié x Centro

3.5.1. Itinerário sintético: partida na Avenida Antônio Luiz Monteiro, seguindo pela Alameda Lavapés e Rodovia SP-171 até a Estrada Estadual do Bairro da Barra, no bairro de Barra do Bié.



PREFEITURA MUNICIPAL DE CUNHA
Praça Coronel João Olímpio, nº 91, Centro, Cunha/SP – CEP 12530-000
Telefone: (12) 3111-5000 - CNPJ nº 45.704.053/0001-21

3.5.2. Frequência: 3 (três) viagens completas por dia útil (7h, 12h e 17h), totalizando 6 (seis) pernas; aos sábados e domingos, 3 (três) viagens em cada dia (8h, 12h e 17h), totalizando 12 (doze) pernas nos finais de semana.

3.5.3. Demanda estimada: levantamento local (visitas ao bairro, ao TRE/SP e à escola da localidade) apontou aproximadamente 1.500 (mil e quinhentos) moradores, dos quais 20% (vinte por cento) utilizariam o modal com regularidade ($\approx$ 300 pessoas), resultando, após dedução de 50% (cinquenta por cento) de gratuidade legal, em público-alvo de aproximadamente 150 (cento e cinquenta) habitantes/dia.

3.6. Linha 4 – Centro x Paraibuna x Centro

3.6.1. Itinerário sintético: partida na Avenida Antônio Luiz Monteiro, seguindo por Benedito Amato, Travessa Paulo Virgínio, Rua dos Estudantes, Avenida Daher Pedro, Rua Falcão, Alameda Francisco da Cunha Menezes e Rodovia SP-171 até o bairro de Paraibuna.

3.6.2. Frequência: 3 (três) viagens completas por dia útil (7h, 12h e 17h), totalizando 6 (seis) pernas; aos sábados e domingos, 3 (três) viagens em cada dia (8h, 12h e 17h), totalizando 12 (doze) pernas nos finais de semana.

3.6.3. Demanda estimada: levantamento local apontou aproximadamente 1.000 (mil) moradores no bairro de Paraibuna, dos quais 20% (vinte por cento) utilizariam o modal com regularidade ($\approx$ 200 pessoas), resultando, após dedução de 50% (cinquenta por cento) de gratuidade legal, em público-alvo de aproximadamente 100 (cem) habitantes/dia.

4. DOS REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

4.1. Especificações mínimas da frota

- Veículo do tipo micro-ônibus, capacidade mínima de 32 (trinta e dois) lugares sentados, admitindo-se lotação adicional de até 10 (dez) passageiros em pé, totalizando capacidade máxima de 42 (quarenta e dois) passageiros por viagem;
- Motorização a diesel, compatível com o padrão viário municipal (vias de até 5m de largura, pavimentação em bloquete de cimento e trechos de terra), admitida a substituição por tecnologias de combustível limpo ao longo da concessão, conforme diretrizes de sustentabilidade a serem detalhadas no instrumento contratual;
- Frota mínima de 5 (cinco) veículos, sendo 2 (dois) destinados à Linha 1 e 1 (um) veículo dedicado a cada uma das Linhas 2, 3 e 4, admitida frota reserva a critério da concessionária para garantia da regularidade do serviço;
- Idade máxima de frota e demais especificações técnicas (piso baixo/elevador para acessibilidade, sinalização visual e sonora, ar de ventilação, câmeras de monitoramento, sistema de bilhetagem e rastreamento) a serem detalhadas no Anexo de Especificações Técnicas da Frota, a ser elaborado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito;



- Obrigatoriedade de adaptação de ao menos 1 (um) veículo por linha às normas de acessibilidade da Lei Federal nº 13.146/2015 e da Lei Federal nº 10.098/2000, com prioridade de atendimento a pessoas com deficiência, idosos, gestantes, lactantes e pessoas com crianças de colo, nos termos da Lei Federal nº 10.048/2000.

4.2. Requisitos de habilitação técnica e operacional

- Comprovação de capacidade técnica e econômico-financeira compatível com o vulto do investimento estimado (item 9 deste Termo);
- Disponibilidade de motoristas/cobreadores habilitados em categoria compatível (mínimo categoria D), com curso de capacitação para condutores de transporte coletivo, nos termos da regulamentação do CONTRAN;
- Contratação de seguro obrigatório (DPVAT/seguro de responsabilidade civil) e seguro de casco para toda a frota;
- Manutenção preventiva e corretiva permanente da frota, com plano de manutenção a ser submetido à fiscalização do Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

4.3. Sustentabilidade e acessibilidade

4.3.1. A concessionária deverá observar, no que couber, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), com atenção à acessibilidade universal, à integração modal e à eficiência energética, admitida a apresentação de propostas de transição tecnológica para combustíveis de menor impacto ambiental ao longo da vigência contratual, sem prejuízo da modicidade tarifária.

5. DO MODELO DE EXECUÇÃO DO OBJETO

5.1. O serviço será executado de forma contínua e regular, conforme os itinerários, horários e frequências descritos no item 3 deste Termo, admitida readequação por ato do Órgão Executivo Municipal de Trânsito, mediante prévia manifestação técnica e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, quando cabível.

5.2. A concessionária deverá observar as gratuidades legais previstas na Lei Federal nº 10.741/2003 (idosos), na Lei Federal nº 8.069/1990 (crianças e adolescentes, nos casos do art. 208, V) e na Lei Federal nº 13.146/2015 (pessoas com deficiência), cujo impacto já foi considerado na modelagem tarifária constante do item 7.

5.3. A implantação do serviço observará cronograma de transição a ser definido no instrumento convocatório, com prazo de mobilização não superior a 90 (noventa) dias contados da assinatura do contrato, salvo justificativa técnica.

5.4. Fica facultado à Administração a inclusão de novos pontos de parada e ajustes pontuais de itinerário, mediante estudo técnico prévio, sem descaracterização do objeto da concessão.



6. DO MODELO DE GESTÃO DO CONTRATO

6.1. A gestão e a fiscalização do contrato de concessão ficarão a cargo do Órgão Executivo Municipal de Trânsito, cabendo-lhe:

- Acompanhar o cumprimento dos itinerários, horários e frequências contratados;
- Fiscalizar as condições de manutenção, segurança e conforto da frota;
- Monitorar indicadores de qualidade do serviço (pontualidade, regularidade, satisfação do usuário), a serem definidos em regulamento operacional específico;
- Processar eventuais pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro e de revisão/reajuste tarifário;
- Aplicar as sanções administrativas cabíveis, nos termos do item 14.

6.2. A concessionária deverá disponibilizar canal de atendimento ao usuário e reportar mensalmente ao Órgão Executivo Municipal de Trânsito os indicadores operacionais e financeiros da concessão, sem prejuízo do envio das informações ao Sistema AUDESP do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, quando exigível.

7. DOS CRITÉRIOS DE MEDIÇÃO E PAGAMENTO – EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

7.1. A concessionária será remunerada, precipuamente, pela cobrança de tarifa dos usuários pagantes, admitido o mecanismo de subsídio cruzado entre as 4 (quatro) linhas, de modo que o superávit relativo gerado pela Linha 2 (circular urbana, de menor custo por passageiro) contribua para a viabilidade das Linhas 1, 3 e 4 (rurais, de maior custo por passageiro), nos termos do item 7.5 do EVTE (Anexo I).

7.2. O EVTE que fundamenta este Termo demonstrou que a tarifa mínima calculada individualmente para cada linha, com base na fórmula abaixo, revela-se, isoladamente, inviável à população rural usuária, cuja renda é majoritariamente de até 1 (um) salário mínimo nacional, razão pela qual a modelagem final da concessão deverá adotar o subsídio cruzado e/ou, se necessário, a complementação por contrapartida orçamentária, a ser objeto de estudo complementar antes da publicação do edital.

7.3. Fórmula de cálculo tarifário utilizada no EVTE

$$Ptar = (Custo Fixo Anual \times Fator de correção) \div N^{\circ} \text{ de usuários pagantes do sistema}$$

$$Ptar \text{ final} = Ptar + \text{Impostos Municipais (ISSQN)} + \text{Impostos Estaduais (ICMS)} + \text{Impostos Federais (CSLL/INSS/IRPJ)}$$

7.3.1. No EVTE, o fator de correção aplicado ao custo fixo anual correspondeu à taxa Selic vigente à época de sua elaboração (13,75% a.a.), adotada como proxy da taxa de remuneração do capital investido; a taxa e o índice de reajuste efetivamente aplicáveis ao contrato deverão ser revalidados por ocasião da publicação do edital, observados os parâmetros regulatórios vigentes e a orientação técnica e econômico-financeira do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo.



7.4. Memorial de cálculo por linha (valores de referência do EVTE)

Linha	Investimento em frota	Custo anual base	Custo anual corrigido	Pagantes/ano (estimado)	Tarifa mínima calculada
Linha 1	R\$ 700.000,00	R\$ 397.084,00	R\$ 451.683,05	37.254	R\$ 16,73
Linha 2	R\$ 350.000,00	R\$ 193.848,00	R\$ 220.502,10	107.696	R\$ 2,83
Linha 3	R\$ 350.000,00	R\$ 245.992,40	R\$ 279.816,86	45.990	R\$ 8,40
Linha 4	R\$ 350.000,00	R\$ 228.463,52	R\$ 259.877,25	45.990	R\$ 7,80

7.5. Os valores tarifários acima são referenciais e representam o piso de equilíbrio calculado isoladamente por linha; a proposta econômica vencedora da licitação deverá considerar o modelo consolidado com subsídio cruzado, de modo que a tarifa efetivamente cobrada ao usuário possa ser inferior aos valores individuais apurados, sem prejuízo do equilíbrio econômico-financeiro global da concessão.

7.6. O critério de julgamento da licitação será o de menor tarifa de remuneração, observados os parâmetros técnicos mínimos de qualidade e regularidade estabelecidos no Anexo Técnico e no instrumento convocatório.

7.7. O contrato preverá cláusula de revisão e reajuste tarifário, com periodicidade e índice a serem definidos no instrumento convocatório, e cláusula de reequilíbrio econômico-financeiro para eventos supervenientes que onerem ou desonerem extraordinariamente a execução do contrato (álea extraordinária), nos termos do art. 9º, §§2º a 4º, da Lei Federal nº 8.987/1995.

8. DA FORMA E CRITÉRIOS DE SELEÇÃO DO CONCESSIONÁRIO

8.1. A concessão será outorgada mediante licitação na modalidade concorrência, admitida a participação de empresas isoladas ou reunidas em consórcio, nos termos definidos no Edital de Concorrência que acompanha este Termo de Referência.

8.2. Critério de julgamento: menor valor de tarifa de remuneração, combinado com o cumprimento dos requisitos técnicos mínimos de habilitação e qualificação estabelecidos no Edital.

8.3. Modo de disputa: combinado, admitidos os modos fechado e aberto, conforme definido no Edital de Concorrência.

8.4. O prazo da concessão será de 10 (dez) anos, contado da assinatura do contrato, admitida prorrogação nos termos da legislação aplicável e do instrumento contratual.



9. DA ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

9.1. Investimento em frota (CAPEX)

Linha	Quantidade de veículos	Valor unitário	Valor total
Linha 1	2	R\$ 350.000,00	R\$ 700.000,00
Linha 2	1	R\$ 350.000,00	R\$ 350.000,00
Linha 3	1	R\$ 350.000,00	R\$ 350.000,00
Linha 4	1	R\$ 350.000,00	R\$ 350.000,00
TOTAL	5	—	R\$ 1.750.000,00

9.2. Custo fixo operacional anual consolidado (OPEX de referência)

Linha	Custo anual base	Custo anual corrigido
Linha 1	R\$ 397.084,00	R\$ 451.683,05
Linha 2	R\$ 193.848,00	R\$ 220.502,10
Linha 3	R\$ 245.992,40	R\$ 279.816,86
Linha 4	R\$ 228.463,52	R\$ 259.877,25
TOTAL	R\$ 1.065.387,92	R\$ 1.211.879,26

9.3. Valor estimado global da concessão

9.3.1. Considerando o custo operacional anual corrigido consolidado de R\$ 1.211.879,26 (um milhão, duzentos e onze mil, oitocentos e setenta e nove reais e vinte e seis centavos) e o prazo de concessão de 10 (dez) anos, o valor estimado global da concessão, para fins referenciais e sem prejuízo de atualização por ocasião da publicação do edital, é da ordem de R\$ 12.118.792,60 (doze milhões, cento e dezoito mil, setecentos e noventa e dois reais e sessenta centavos), acrescido do investimento inicial em frota de R\$ 1.750.000,00 (um milhão, setecentos e cinquenta mil reais), a ser amortizado ao longo da vigência contratual.

9.3.2. Os valores acima constituem estimativa preliminar baseada no EVTE de 2026.

10. DA ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA

10.1. Por se tratar de concessão de serviço público remunerada, precipuamente, por tarifa paga pelos usuários, a presente contratação não gera, em regra, despesa direta e contínua ao erário municipal, ressalvada eventual necessidade de aporte de subvenção, contrapartida ou compensação tarifária, a ser dimensionada em estudo complementar de subsídio cruzado e/ou aporte público, caso a modelagem econômico-financeira final assim o exija para assegurar a modicidade tarifária.



11. DA VIGÊNCIA DA CONCESSÃO

11.1. O prazo de vigência da concessão será de 10 (dez) anos, contado da data de assinatura do contrato, podendo ser prorrogado nos termos previstos no instrumento contratual e na legislação aplicável, mediante justificativa técnica e econômica.

11.2. O prazo de mobilização e implantação da operação será definido no Edital de Concorrência, observado o item 5.3 deste Termo.

12. DAS OBRIGAÇÕES DO PODER CONCEDENTE

- Fiscalizar permanentemente a prestação do serviço, diretamente ou por meio de comissão designada;
- Aplicar as penalidades regulamentares e contratuais, quando cabível;
- Zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários;
- Estimular o aumento da qualidade, produtividade e preservação do meio ambiente;
- Garantir o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, quando cabível, e a atualização periódica dos estudos que embasam a tarifa;
- Cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares e as cláusulas contratuais da concessão.

13. DAS OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA

- Prestar serviço adequado, na forma prevista na Lei Federal nº 8.987/1995 e no contrato, satisfazendo as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia e modicidade das tarifas;
- Manter em dia o pagamento de encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais decorrentes da execução do contrato;
- Permitir aos encarregados da fiscalização livre acesso, em qualquer época, às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes do serviço, bem como a seus registros contábeis;
- Cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;
- Manter atualizada a frota e a documentação exigida (licenciamento, seguros, inspeções);
- Observar as gratuidades legais e as normas de acessibilidade referidas nos itens 2.2 e 4.2 deste Termo;
- Prestar contas da gestão do serviço ao Poder Concedente e aos usuários, inclusive mediante envio de informações ao Sistema AUDESP do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, quando exigível.



14. DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS

14.1. Pelo descumprimento total ou parcial das obrigações assumidas, a concessionária ficará sujeita, garantida a prévia defesa, às sanções previstas na Lei Federal nº 8.987/1995, na Lei Federal nº 14.133/2021, no Edital de Concorrência e no instrumento contratual, dentre elas: advertência; multa, na forma estabelecida no contrato; suspensão temporária de participação em licitação; declaração de inidoneidade; e caducidade da concessão, nos termos do art. 38 da Lei Federal nº 8.987/1995, nas hipóteses de inadequação, deficiência ou descontinuidade na prestação do serviço.

15. DA MATRIZ DE RISCOS

15.1. O instrumento contratual deverá conter matriz de riscos que alocue, de forma objetiva, os riscos inerentes à concessão entre o Poder Concedente e a concessionária, contemplando, no mínimo: risco de demanda (variação do número de usuários pagantes), risco de variação do preço do óleo diesel, risco cambial e de reajuste de insumos e mão de obra, risco de caso fortuito e força maior, risco geológico/viário decorrente do relevo serrano do Município, e risco regulatório.

15.2. Dada a inexistência, até o presente, de amostragem estatística consolidada sobre a demanda efetiva do sistema (conforme ressaltado nos itens 5.4, 7.5 e 8.5 do EVTE – Anexo I), recomenda-se que o contrato preveja mecanismo de revisão tarifária e/ou de reequilíbrio após os primeiros 12 (doze) meses de operação, com base em dados reais de bilhetagem e frequência de uso, de modo a corrigir eventuais distorções da modelagem preliminar.

16. DAS NORMAS TÉCNICAS APLICÁVEIS

- Lei Federal nº 9.503/1997 e alterações – Código de Trânsito Brasileiro (CTB);
- Lei Federal nº 8.078/1990 e alterações – Código de Defesa do Consumidor;
- Lei Federal nº 10.048/2000 e alterações – atendimento prioritário a pessoas com deficiência, idosos, gestantes, lactantes, pessoas com criança de colo e obesos;
- Lei Federal nº 10.098/2000 e alterações – normas gerais e critérios básicos de acessibilidade;
- Lei Federal nº 11.126/2005 e alterações – direito de ingresso e permanência com cão-guia;
- Portarias do DENATRAN/SENATRAN aplicáveis à matéria;
- Resoluções CONAMA e CONMETRO aplicáveis à matéria;
- Normas técnicas da ABNT aplicáveis à matéria.

17. DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

17.1. Integram este Termo de Referência, como anexos indissociáveis: Anexo I – Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica (EVTE) / Projeto Básico da Concessão; Anexo II – Mapas e coordenadas geográficas dos itinerários e pontos de parada de cada linha; Anexo III – Especificações Técnicas da Frota; Anexo IV – Minuta de Edital de Concorrência e minuta de contrato.



PREFEITURA MUNICIPAL DE CUNHA
Praça Coronel João Olímpio, nº 91, Centro, Cunha/SP – CEP 12530-000
Telefone: (12) 3111-5000 - CNPJ nº 45.704.053/0001-21

17.2. Os valores, quantitativos e parâmetros técnicos constantes deste Termo têm caráter estimativo e referencial, devendo ser confirmados, atualizados ou complementados por ocasião da instrução final do processo licitatório, inclusive mediante nova pesquisa de preços e, sempre que possível, amostragem estatística de demanda, em atenção às exigências de instrução processual do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo.

17.3. Este Termo de Referência poderá ser revisado a qualquer tempo, antes da publicação do edital, para incorporar dados técnicos supervenientes, sem prejuízo da manutenção da finalidade pública de universalização do acesso ao transporte coletivo no Município de Cunha/SP.

Cunha/SP, 5 de agosto de 2026.

THIAGO DE ALMEIDA LEONE
Engenheiro de Tráfego – responsável técnico pelo EVTE (Anexo I)