

**Análise técnica, financeira e contratual com vistas à
modelagem e realização de novo processo
licitatório de concessão do Sistema de Transporte
Público de Franca/SP
Contrato 0101/2024**

EMPRESA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO DE FRANCA – EMDEF

3ª Audiência Pública

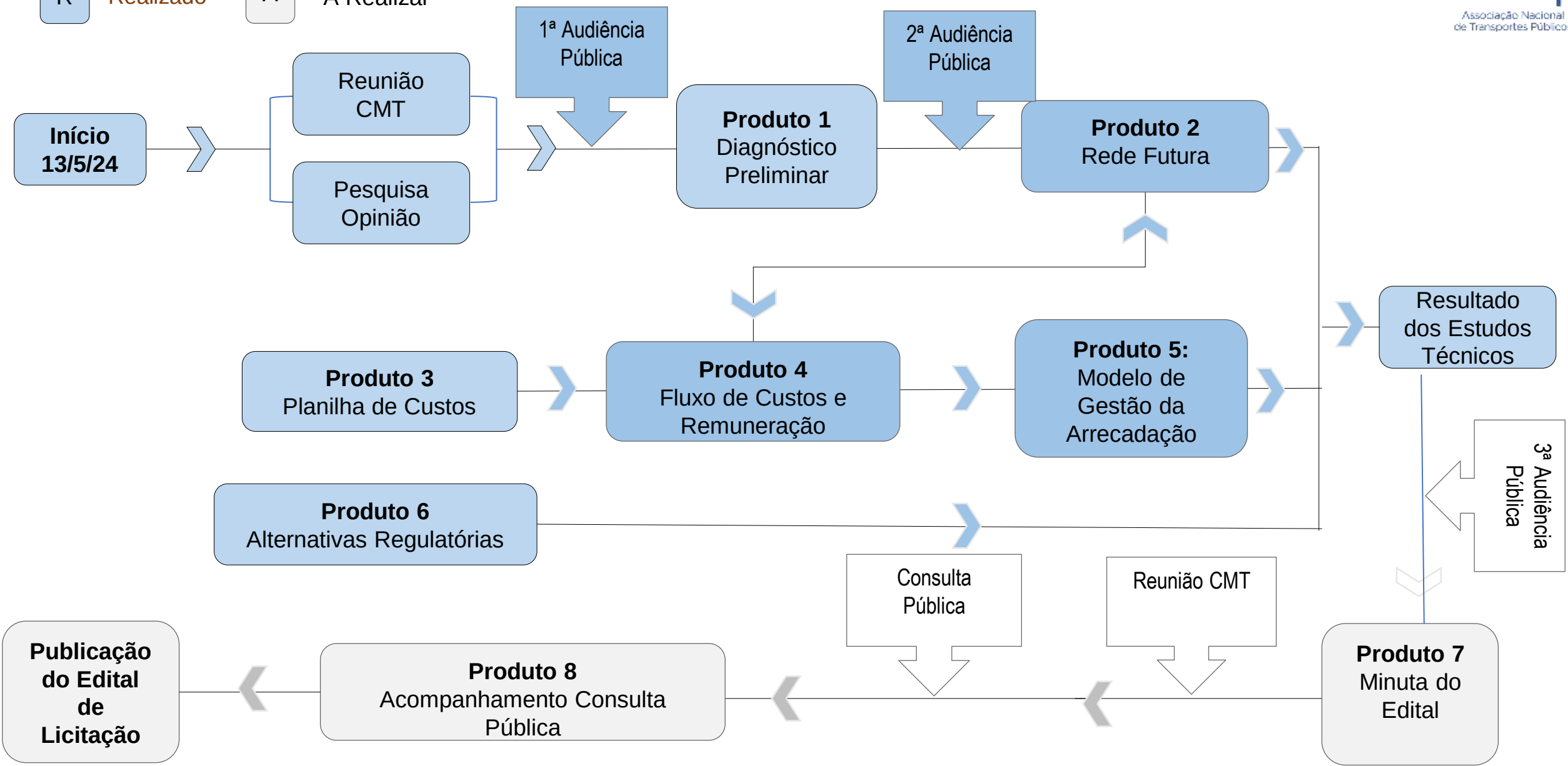
12 de março de 2025



- ESTÁGIO DE DESENVOLVIMENTO DO PROJETO
- RESUMO DO DIAGNÓSTICO
- PROPOSTAS DE REDES ALTERNATIVAS
- MODELAGEM FINANCEIRA
- MODELAGEM DE NEGÓCIOS
- ELEMENTOS JURÍDICOS DA LICITAÇÃO

ESTÁGIO DE DESENVOLVIMENTO DO PROJETO

R Realizado **A** A Realizar



RESUMO DO DIAGNÓSTICO

- **Situação das Linhas**

- Quase metade das linhas possui apenas uma partida na hora pico da manhã;
- Algumas viagens operam com lotação elevada;
- Atendimento Noturno e de Final de Semana abaixo do esperado.

- **Situação Geral da demanda:**

- Demanda ainda se encontra com 60% da demanda da pré-pandemia.

- **Características dos deslocamentos da população:**
 - O Centro é o maior destino de viagens na hora pico manhã;
 - As vias de acesso ao centro concentram parte significativa dos destinos;
 - Não há ligação direta entre determinadas macrozonas (por exemplo: Norte x Oeste e Leste x Sul). Uma parte das viagens é feita em “V”.

PROPOSTAS DE REDE ALTERNATIVAS

Alternativa 1

Alternativa 2

Alternativa 3

Alternativa 1 **Base comparativa**

- Manutenção das linhas atuais;
- Manutenção do nº de partidas;
- Manutenção do nº de ônibus.

Alternativa 1 **Base comparativa**

- Manutenção das linhas atuais;
- Manutenção do nº de partidas;
- Manutenção do nº de ônibus.

Alternativa 2 **Incremento de oferta e adequações de serviços**

- Adequação de itinerários;
- Aumento do nº de partidas: dias úteis, noturnas e finais de semana;
- Aumento do nº de ônibus.

Alternativa 1 **Base comparativa**

- Manutenção das linhas atuais;
- Manutenção do nº de partidas;
- Manutenção do nº de ônibus.

Alternativa 2 **Incremento de oferta e adequações de serviços**

- Adequação de itinerários;
- Aumento do nº de partidas: dias úteis, noturnas e finais de semana;
- Aumento do nº de ônibus.

Alternativa 3 **Incremento de oferta, adequações de serviços e conexões regionais**

- Alterações previstas na A2;
- Novas linhas regionais: Circulares de bairros e Inter-regionais;
- Aumento do nº de ônibus.

- **Adequação de itinerários**

- Alteração do traçado e desmembramento de um conjunto de linhas;
- Proporcionar aos usuários conexões mais diretas aos seus destinos.

- **Aumento do número de partidas**

- Tornar serviço mais atrativo para recuperar a demanda perdida na pandemia;
- Evitar lotação em certas linhas;
- Adequar a oferta no período noturno;
- Adequar a oferta nos finais de semana.

- **Aumento da frota operacional**

- Passa de 58 para 75 veículos, sendo 46 básicos e 29 padrons.

- **Incorpora as alterações propostas na Alternativa 2**
 - Adequação de itinerários;
 - Aumento do número de partidas.
- **Inclusão de novas linhas regionais**
 - Linhas Circulares de Bairro:
 - Melhor atendimento de viagens internas nos bairros.
 - Linhas Inter-regionais:
 - Conexão direta entre regiões, evitando as “viagens em V”.
- **Aumento da frota operacional**
 - Passa de 58 para 91 veículos, sendo 54 básicos e 37 padrons.

Alternativas de Rede – Comparativo entre as alternativas A1, A2 e A3

	A1	A2		A3	
Frota Operacional	58	75	29%	91	57%
Km/mês (útil)	336.169	439.244	31%	566.406	68%
Partidas Hora-Pico	88	114	30%	142	62%
Partidas Dia Útil	582,5	814,5	40%	1.023,5	76%
Partidas Noturnas	45,0	129,0	187%	165,0	267%
Partidas Finais de Semana	335,5	982,5	176%	1.252,5	252%
Linhas com intervalo até 30 min (% sobre o total de linhas)	19%	54%		48%	

MODELAGEM FINANCEIRA DAS REDES 1 A 3

Atribuições das Empresas Privadas

- Movimentação de veículos;
- Manutenção de veículos e estrutura operacional;
- Funções administrativas;
- Comunicação com usuário;



Dimensionamento de Custos

- Pessoal operacional (motoristas, manutenção, controle) e CCT vigente e salários de mercado;
- Custos variáveis de acordo com tipos de veículos;
- Estrutura administrativa e serviços de terceiros completa;
- Investimentos em frota, garagem, centro de manutenção e centro administrativo.

Modelagem Financeira – Premissas das Alternativas 1, 2 e 3

- **Prazo:** 20 anos
- **Taxa de remuneração (juros sobre dívida + lucro operador):** 9,09% ao ano sobre capital investido.
- **Receita:**
 - **Arrecadação da Tarifa do Usuário (R\$ 5,00) + / subvenção pública (Base: jan 24)**
 - **Mantidas gratuidades e incentivos tarifários vigentes;**
 - **Receita Acessória:** Bus door + publicidade no Wi Fi embarcado
- **Tributos sobre Receitas:**
 - **Operacionais:** INSS 1%
 - **Acessórias:** ISS + PIS + COFINS
 - **IRPJ + CSLL:** 34%

Modelagem Financeira: Resultados comparativos das alternativas 1, 2 e 3

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Tarifa de Remuneração	9,972	12,913	14,249
Remuneração Total	49.476	64.068	70.697
Remuneração Operacional	24.808	24.807	24.808
Subsídio	24.668	39.260	45.889
Receitas Acessórias	852	1.088	1.312
OPEX - Média Anual	-37.374	-49.052	-53.369
CAPEX - Média Anual	-3.784	-4.800	-5.756
CAPEX - Inicial	-41.923	-52.259	-61.987
CAPEX - Total	-115.751	-146.784	-175.798

R\$x1.000

PROPOSTAS DE REDE ALTERNATIVAS –ALTERNATIVA 4 (Escolhida)

- **Condicionantes:**

- **Necessidade de subsídios** aos serviço de transporte coletivo, matéria já consolidada no Brasil.

Necessidade de **aumentar a quantidade de passageiros transportados** no sistema de Franca e, consequentemente, a arrecadação tarifária.

Inviabilidade orçamentária e financeira para implementar as alternativas 2 e 3.

- **Estratégia para atrair usuários com dupla ação:**

- **Benefício direto para os usuários:**
 - **Redução da tarifa** (de R\$ 5,00 para **R\$ 4,00**);
 - **Manutenção das gratuidades** do atual sistema.
 - **Benefício indireto para os usuários:**
 - **Mais ônibus** nas linhas **diurnas e noturna**

- **Durante a execução do contrato de concessão:**
 - **Aumentar a receita** tarifária;
 - Esforços para **obtenção de subsídios estaduais e federais** para o sistema de transporte;
 - Esforços para **aumento da capacidade orçamentária e financeira**.
- **Caso os esforços orçamentários e financeiros tenham sucesso:**
 - **Adoção das melhorias operacionais** previstas nas alternativas 2 e 3.

As melhorias propostas nas alternativas 2 e 3 podem ser implementadas em etapas:

- **Etapa 1:** Adequação de itinerários de algumas linhas, com aumento do número de ônibus em operação;
- **Etapa 2:** Aumento do número de partidas em linhas com itinerário mantido, com aumento do número de ônibus em operação;
- **Etapa 3:** Aumento do número de partidas no período noturno;
- **Etapa 4:** Aumento do número de partidas nos finais de semana e feriados;
- **Etapa 5:** Criação de linhas novas circulares de bairros, com aumento do número de ônibus em operação;
- **Etapa 6:** Criação de linhas novas inter-regionais diretas, com aumento do número de ônibus em operação.

- **Características da Alternativa 4 (Escolhida)**

Considerando o subsídio público compatível com as possibilidades do orçamento e das finanças municipais, a alternativa escolhida incorpora as melhorias na rede previstas na **Etapa 1** (Adequação de itinerários de algumas linhas, com aumento do número de ônibus em operação).

Ao longo do contrato de concessão, caso as condições financeiras melhorem, com aumento de demanda pagante e com aumento de capacidade orçamentária do município, a recomendação é de implantação gradativa das demais etapas de melhoria operacional da rede.

- **Adequação de itinerários**

- Alteração do traçado e desmembramento de um conjunto de linhas;
- Proporcionar aos usuários conexões mais diretas aos seus destinos;
- Aumento de frota nas linhas desmembradas.

- **Aumento da frota operacional**

- Passa de 58 para 63 veículos, sendo 35 Básicos (74 passageiros) e 28 Padrões (85 passageiros).

Alternativas de Rede – Comparativo entre as alternativas A1 e A4

	A1	A4	
Frota Operacional	58	63	9%
Km/mês (útil)	336.169	363.815	8%
Partidas Hora-Pico	88	102	16%
Partidas Dia Útil	582,5	677,0	16%
Partidas Noturnas	45,0	59,5	32%
Partidas Finais de Semana	335,5	434,0	22%
Linhas com intervalo até 30 min (% sobre o total de linhas)	19%		29%

- **Redução do valor da tarifa (de R\$ 5,00 para R\$ 4,00);**
- **Manutenção das gratuidades do atual sistema;**
- **Aumento da Frota (9% da quantidade de veículos, 16% da capacidade de transporte);**
- **Aumento da oferta no período de pico da manhã (16%);**
- **Aumento da oferta no período noturno (32%);**
- **Aumento da oferta no final de semana (22%);**
- **Redução do tempo de espera.**

MODELAGEM FINANCEIRA DA ALTERNATIVA 4

- **Receita:**

- **Tarifa do Usuário (R\$ 4,00) + / subsídio** público (Base: dez 24)
- **Gratuidades e incentivos** existentes serão **mantidos**
- Receita Acessória: Bus door + publicidade no Wi Fi embarcado

- **Incorporada à concessão:**

- Operação do Terminal Ayrton Sena
- Manutenção de Pontos de Parada
- Operação do Sistema Complementar por Vans

- **Desafios fiscais:**

- Reoneração da folha de pagamento do transporte público (INSS)

Modelagem Financeira: Alternativa 4

	Alternativa 4
Tarifa de Remuneração	8,501
Remuneração Total	42.176
Remuneração Operacional	19.846
Subsídio	22.330
Receitas Acessórias	925
OPEX - Média Anual	-33.674
CAPEX - Média Anual	-3.655
CAPEX - Inicial	-19.675
CAPEX - Total	-108.393

R\$x1.000

- Compromisso da **Prefeitura** em **apoiar financeiramente o uso do transporte público de Franca**.
- **Tarifas módicas** e recuperação gradual da qualidade dos serviços.

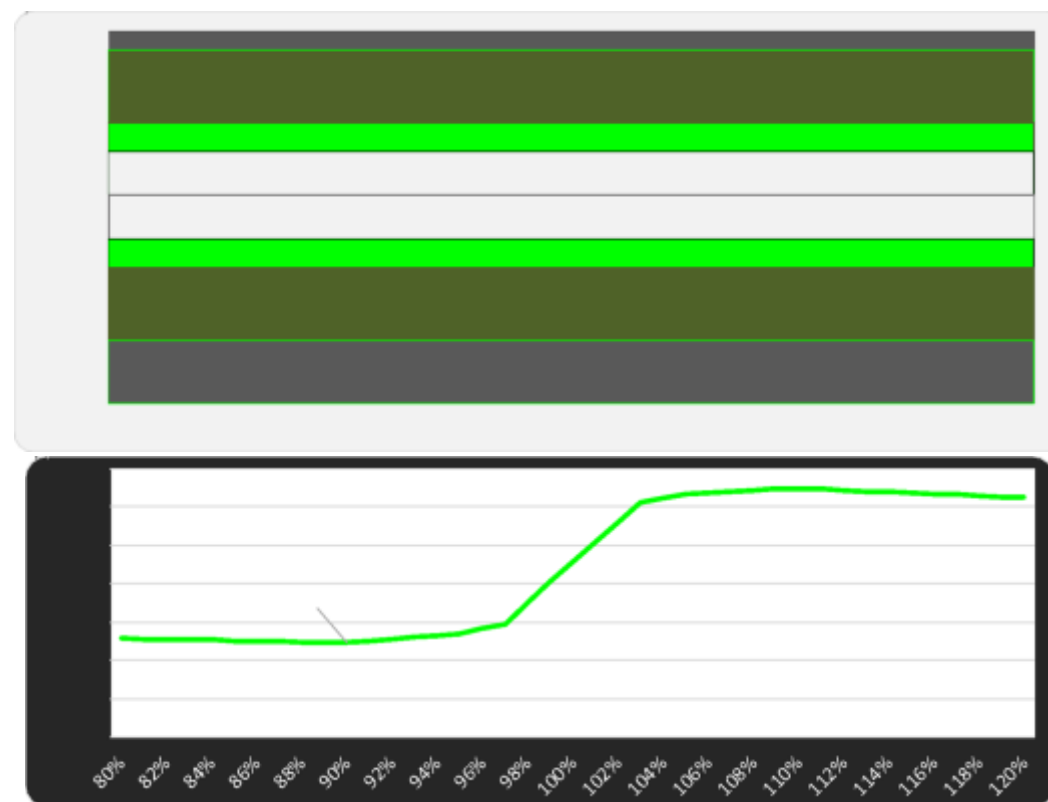
Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda

- Perda de demanda estrutural e pós pandemia: **necessidade de rever compartilhamento de riscos.**
- Mecanismos adotados em todo o Brasil: **remuneração ou custo ou redução do risco de demanda.**
- Mecanismo proposto: **compartilhamento do risco de demanda.**

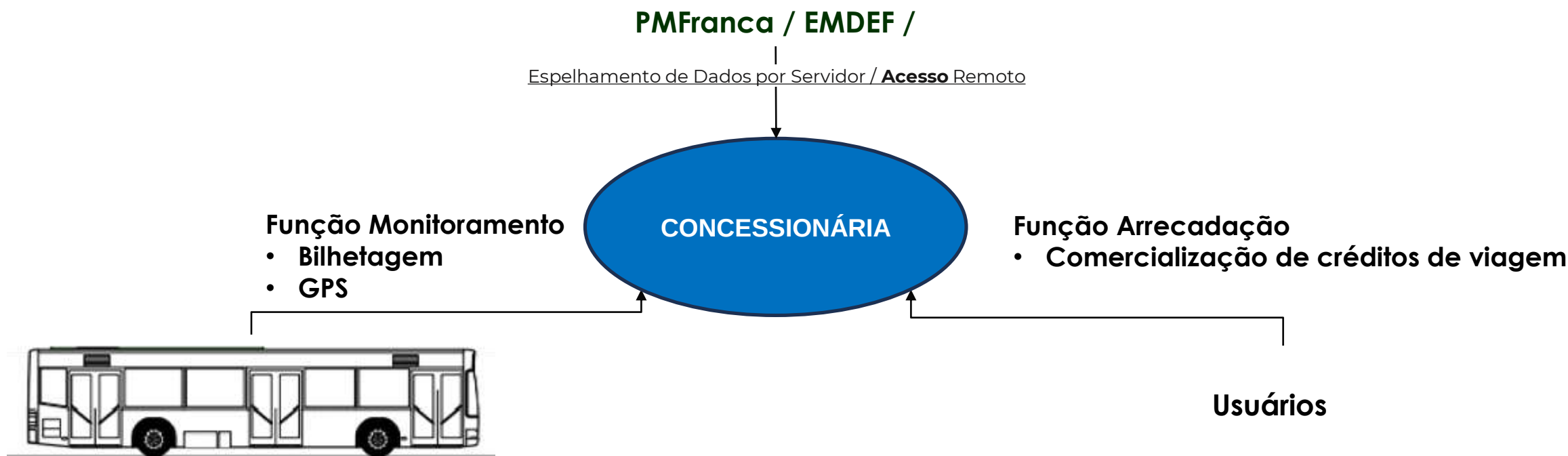
- **Bandas de “demanda” (IPK):**

- 0% a 3%: risco privado
- 3% a 5%: 75% compartilhamento
- 5% a 10%: 90% compartilhamento
- Acima de 10%: reequilíbrio completo

- **Espaços de Rentabilidades >>**



MODELAGEM DE NEGÓCIOS – BILHETAGEM E MONITORAMENTO



Atividades Operacionais:

- Recepção de dados dos sistemas de bilhetagem, GPS embarcado, câmeras
- Transmissão de dados para EMDEF => fiscalização remota

Atividades Financeiras:

- Gerenciar a rede de distribuição de créditos de viagem
- Recolhimento de numerário
- Monitorar saldos de recursos
- Geração de receitas acessórias (VT, Publicidade)

ELEMENTOS JURÍDICOS PARA A LICITAÇÃO

- **Concessão dos serviços de transporte coletivo de passageiros de Franca, englobando:**
 - o fornecimento, e a manutenção da FROTA;
 - a operação da REDE DE SERVIÇOS;
 - a implantação, a operação e a manutenção da GARAGEM; e
 - a implantação, a operação e a manutenção dos SISTEMAS TECNOLÓGICOS – com espelhamento integral pra gestão concomitante

Elementos Jurídicos para a Licitação – Procedimentos de licitação

- **Modalidade:** Concorrência Pública
- **Tipo:** Menor Valor da Tarifa de Remuneração
- **Modo de Disputa:** Fechado e Aberto – envelope + lances viva-voz
- **Inversão de fases para a Lei 8.987/95:**
 - Envelope I Proposta econômica (valor da Tarifa de Remuneração + Plano de Negócios);
 - Envelope II Declaração de habilitação;
 - Envelope III – Documentos de Habilitação (só apresentado por quem apresenta a melhor proposta)
- **Visita Técnica:** Opcional
- **Condições de participação:** pessoa jurídica + equiparados (Fundos) – isoladamente ou em consórcio

Elementos Jurídicos para a Licitação – Procedimentos de licitação

- **Qualificação Técnica:** a operação de serviços de transporte coletivo de passageiros, transportando quantidade de passageiros equivalente a no mínimo 50% estimado, no período de 12 (doze) meses consecutivos, por meio de quantidade de ônibus correspondente a no mínimo 50% da quantidade de ônibus especificada;
- **Qualificação Econômico-Financeira:** Capital Social ou Patrimônio Líquido igual ou superior a 10% (dez por cento) do VALOR DOS INVESTIMENTOS;
- **Condições para Celebração do Contrato:**
 - Constituição da Concessionária – SPE ou sociedade unipessoal;
 - Com capital social correspondente a 10% do VALOR DOS INVESTIMENTOS
 - Instituição de garantia de execução do contrato – 5% do VALOR DOS INVESTIMENTOS

Elementos Jurídicos para a Licitação – Modelagem contratual

- **Prazo de vigência:** 20 anos, prorrogável, uma única vez, por mais 5 anos, condicionado a:
 - Não haver atrasos em investimentos;
 - Realizar novos investimentos;
 - Índice de Qualidade de Serviço - IQS adequado
- **Início do Prazo:** Será pela emissão da ordem de serviços, condicionada a:
 - previsão de pagamento nas leis orçamentárias do Poder Concedente;
 - constituição de conta corrente específica e contrato com agente de pagamento;
 - Providências Preliminares da Concessionária relativas a FROTA, GARAGEM, contratação de VERIFICADOR INDEPENDENTE
- **Metas estabelecidas:** será definida pelo **IQS – Índice de Qualidade dos Serviços**, que refletirá:
 - Na remuneração;
 - Nas sanções; e
 - Na possibilidade de prorrogação.

- **Objetivo:** orientar ações operacionais e de planejamento; apurar o desempenho da Concessionária; estimular melhoria contínua dos serviços; e facilitar o controle social do serviço.
- **Fatores que compõem o Índice de Qualidade do Serviço - IQS**
 - **Cumprimento de frota:** identifica se a frota planejada pelo PODER CONCEDENTE foi operada pela CONCESSIONÁRIA.
 - **Cumprimento de viagem:** identifica se as viagens programadas pelo PODER CONCEDENTE foram realizadas pela CONCESSIONÁRIA dentro de cada faixa típica de operação.
 - **Regularidade da operação:** identifica se a operação programada pelo PODER CONCEDENTE foi realizada nos horários programados.
 - **Conservação da frota:** identifica se os veículos em operação estão em adequado estado de conservação.
 - **Reclamação dos usuários:** identifica a percepção da qualidade da prestação do serviço diretamente no usuário final.

- **Remuneração da Concessionária composta por:**
 - RECEITA DE REMUNERAÇÃO – tarifa de remuneração x passageiros equivalentes
 - RECEITAS ACESSÓRIAS
 - RECEITAS FINANCEIRAS
- **Origem dos recursos da RECEITA DE REMUNERAÇÃO:**
 - RECEITA DE USO – “receita tarifária”
 - SUBSÍDIO – diferença entre RECEITA DE REMUNERAÇÃO e RECEITA DE USO
- **RECEITA DE REMUNERAÇÃO EFETIVA:**
 - RECEITA DE REMUNERAÇÃO com incidência do IQS

Elementos Jurídicos para a Licitação – Modelagem contratual

- **Revisão Ordinária Trienal:**
- **Revisão Extraordinária diferenciado:**
 - Plano de negócios com TIR como elemento de mérito; ou
 - Fluxo de caixa marginal (para alteração unilateral)
- **Modalidades de Recomposição:**
 - Prorrogação ou redução do prazo da CONCESSÃO;
 - Revisão de obrigações das partes, incluindo o cronograma de investimentos;
 - Revisão da TARIFA DE REMUNERAÇÃO, para mais ou para menos;
 - Pagamento correspondente ao valor do reequilíbrio devido; e,
 - Outras modalidades admitidas pelo sistema jurídico.
- **Base: MATRIZ DE RISCO**

- Neste momento, o Edital **considera apenas ônibus a diesel**, no âmbito da legislação brasileira vigente, em face do precário domínio técnico, operacional e financeiro para introdução de novas tecnologias destinadas à redução de emissões de poluentes no sistema de transporte público no Brasil.
- No entanto, ao longo do contrato proposto de 20 anos, o Edital **não impede que ocorra a introdução de novas tecnologias de ônibus**, o que ensejará, por força de lei, e previsto no Edital, a revisão das condições contratuais originais para a **a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos**.

Com o NOVO CONTRATO: Gratuitades atuais mantidas, tarifa reduzida a R\$4,00, mais ônibus à noite, nos horários de pico e em finais de semana.

www.antp.org.br

contato@antp.org.br

Tel.: (11) 3253-8095

