



PREFEITURA DE SOROCABA

3º TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO PRECEDIDA DA EXECUÇÃO DE OBRA PÚBLICA PARA A IMPLANTAÇÃO E OPERAÇÃO DO SISTEMA BRT EM SOROCABA

PROCESSO Nº.: 020/2015
CONTRATO Nº.: 061/2018
OBJETO DO CONTRATO Concessão para implantação e operação do Sistema BRT em Sorocaba

De um lado, o **MUNICÍPIO DE SOROCABA**, representado por seu Prefeito, Rodrigo Manganhato, doravante referido como Poder Concedente; de outro, a **BRT SOROCABA CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇOS PÚBLICOS SPE S.A.**, representada no presente ato por seu Presidente, Renato Andere Martins, brasileiro, casado, portador da Cédula de Identidade RG nº 18.082.518 SSP/SP, inscrito no CPF/MF sob o nº 078.446.738-26, e por, Manoel Roberto Magalhães Ferreira, brasileiro, casado, diretor, inscrito no CPF/MF: 107.217.618-10, portador da Cédula de Identidade RG nº 18.453.951-1, residente na Rua Dr. Campos Salles, nº 900, Vila Assis, Sorocaba/SP, CEP: 18025-000; doravante denominada Concessionário; e, na qualidade de Interveniente, a **EMPRESA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E SOCIAL DE SOROCABA – URBES**, por seu diretor Presidente Sergio David Rosumek Barreto; em conjunto Partes, todas devidamente qualificadas no âmbito do Contrato de Concessão de Serviço Público Precedida da Execução de Obra Pública (o “Contrato”).

CONSIDERANDO QUE:

- (i) As circunstâncias subjacentes à execução da Concessão alteraram-se substancialmente desde quando celebrado o Contrato, tendo em vista, principalmente, o advento da pandemia da Covid-19, que modificou de maneira drástica o contexto macroeconômico nacional e internacional, frustrando as projeções econômicas existentes até então;
- (ii) A pandemia da Covid-19 foi reconhecida pelo Estado de São Paulo por meio do Decreto Estadual nº 64.880, de 20 de março de 2020, seguido pelo Município de Sorocaba, que, na forma do Decreto Municipal nº 25.663, de 21 de março de 2020, declarou estado de calamidade pública nos limites municipais, impondo diversas restrições à circulação de pessoas e ao convívio social para a contenção do alastramento da doença, que frustraram a demanda prevista pelo Serviço de Transporte Coletivo delegado ao Concessionário na forma do Contrato;
- (iii) Em que pese a flexibilização das medidas restritivas à circulação de pessoas no Município de Sorocaba, é incerta a capacidade da recuperação, pelo Serviço de Transporte Coletivo, da demanda perdida durante o período mais intenso da pandemia da Covid-19;
- (iv) Em vista dos fatos acima narrados, foi instaurado pela Prefeitura o Processo Administrativo nº 2021/000.532-8, com o objetivo de apurar a ocorrência de eventual desequilíbrio econômico-financeiro ocasionado à Concessão;



PREFEITURA DE SOROCABA

- (v) Os pareceres econômico-financeiros acostados aos autos por auditoria independente e validados pela URBES, constantes do Processo Administrativo nº 1687-PA/2022, às fls. 661 à 690, atestam a equação econômico-financeira da Concessão conforme previstos originalmente pelo Contrato e alterados pelo 2º Termo Aditivo ao Contrato, baseados na Tarifa de Remuneração, calculada por passageiros transportados por dia por meio do Sistema BRT;
- (vi) Em linha com as conclusões dos pareceres econômico-financeiros mencionados no item (v) acima, o Concessionário passará a ser compensado pela *Remuneração*, se fez necessária a adequação de diversas disposições do Contrato de Concessão – especificamente das Cláusulas 5.4; 10.2(1); 11.1(i); 24.2; 25.1; 25.2; 25.3; 25.4; 25.8; 25.10; 27.1; 29.14.2; 31.1; 31.2; 31.3; 31.4; 33.12.1; 34.3; 35.2; 46.7 e 47.6 -, para mera adaptação da terminologia adotada à disciplina introduzida por este 3º Termo Aditivo;
- (vii) A elevada instabilidade econômica nacional e internacional que veio a reboque, dentre outros, da pandemia da Covid-19, ocasionou uma alta da volatilidade dos preços dos combustíveis, principalmente o *diesel*, que é insumo essencial para a prestação do Serviço de Transporte Coletivo delegado ao Concessionário;
- (viii) Os contratos de concessão dos serviços de transporte público coletivo de passageiros, *especial* e *regular*, mais recentemente firmados pelo Poder Concedente, em linha com as melhores práticas para o setor, adotam a quilometragem rodada como parâmetro de remuneração, critério previsto pelo artigo 10, §2º, da Lei Municipal nº 3.115, de 11 de outubro de 1989, com redação dada pela Lei Municipal nº 9.018, de 21 de dezembro de 2009;
- (ix) É desejável a uniformização das práticas contratuais adotadas pelo Poder Concedente para a delegação dos serviços de transporte público coletivo de passageiros municipais, principalmente no que se refere à metodologia e ao procedimento de remuneração das delegatárias;
- (x) Determinados parâmetros dos Indicadores de Desempenho, conforme previstos pelo Anexo V do Contrato, não refletem adequadamente a performance contratual do Concessionário, gerando penalizações descabidas em decorrência de fatores que não são relacionados à qualidade do Serviço de Transporte Coletivo prestado pelo Concessionário;
- (xi) A Cláusula 31.5 do Contrato autoriza as Partes, em qualquer momento entendido como oportuno, a proceder à revisão conjunta dos Indicadores de Desempenho caso estes se mostrem ineficazes para proporcionar ao Serviço de Transporte Coletivo a qualidade exigida pelo Poder Concedente;
- (xii) O Corredor Oeste é a última parcela do Sistema BRT pendente de implantação pelo Concessionário, tendo sido constatada, supervenientemente, a inviabilidade de sua implementação nos moldes originalmente previstos pelo Anexo II – Descrição do Empreendimento e pelo Anexo III - Diretrizes de Engenharia ao Contrato, o que ensejou a revisão das características técnicas deste investimento;
- (xiii) Por motivos alheios à ingerência das Partes, não foi possível a liberação tempestiva da área indicada pelo 2º Termo Aditivo para instalação definitiva da garagem do Concessionário, dentro do prazo fixado pelo item (iv) da Cláusula 6.1.1. do Contrato;



PREFEITURA DE SOROCABA

(xiv) Em vista dos fatos ora expostos, a viabilidade da execução do Contrato pelas Partes no longo prazo depende da revisão de seus moldes originais para que sejam aprimorados e adequados à realidade da prestação do Serviço de Transporte Coletivo; e, por fim;

(xv) As alterações promovidas por este 3º Termo Aditivo foram objeto do Parecer Jurídico que consta das fls. 780 a 794 do Processo Administrativo nº 1687/22;

Têm as partes entre si certo e ajustado, na forma prevista pelas Leis Federais 8.666/93 e 8.987/95, pela legislação municipal aplicável e pelas cláusulas do Contrato, por mútuo acordo firmar o presente Terceiro Termo Aditivo, que se regerá conforme cláusulas e condições seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA Objeto e Finalidade do Aditivo

1.1. Em vista do quanto disposto nos *considerando* acima, este instrumento tem como objeto:

- (i) Rever a metodologia de cálculo da Remuneração devida ao Concessionário, de modo que:
 - (i.1) O Concessionário passe a ser remunerado pela distância efetivamente percorrida e pela quantidade dos veículos vinculados para a prestação do Serviço de Transporte Coletivo, mantendo o risco de demanda incluso na Remuneração, a partir das bandas de demanda; e
- (ii) Alterar a disciplina contratual aplicável à implantação do Corredor Oeste do Sistema BRT pelo Concessionário;
- (iii) Designar nova área para a instalação definitiva da garagem do Concessionário, bem como a disciplina aplicável à sua implantação, introduzindo ajustes à Cláusula Vigésima do Contrato e ao seu Anexo XVI – Relação dos Imóveis a serem desapropriados;
- (iv) Instituir mecanismo contratual de correção monetária dos valores do Caixa Único repassados em atraso pela URBES, bem como dos valores eventualmente devidos pelo Poder Concedente ao Concessionário a título de pagamento pela diferença constatada entre o montante repassado ao Concessionário considerado o valor da Tarifa Pública e o montante devido pela execução da Concessão, considerado o valor da Remuneração;
- (v) Rever o mecanismo de aplicação dos Indicadores de Desempenho incidentes na Remuneração para melhor refletir a performance contratual do Concessionário e a qualidade do Serviço de Transporte Coletivo, conforme autorizado pela Cláusula 31.5 do Contrato; e
- (vi) Adequar a alocação dos riscos contratuais entre as Partes em conformidade com as demais alterações promovidas por este 3º Termo Aditivo ao Contrato.

1.2. O Poder Concedente e o Concessionário, neste ato, anuem integralmente com os termos do Contrato, reafirmando a validade e aplicabilidade de todas as demais disposições que não conflitem ou tenham sido expressamente modificadas por este instrumento.



PREFEITURA DE SOROCABA

CLÁUSULA SEGUNDA Das Alterações ao Contrato

2.1. A Cláusula Primeira do Contrato passará a viger com os seguintes acréscimos e alterações, em destaque:

"CLÁUSULA PRIMEIRA – DEFINIÇÕES

(...)

Custo Básico *Valor com base no qual é calculada a Remuneração, resultante da aplicação da metodologia de cálculo constante do Anexo VI do Contrato, composto pelo Custo Quilométrico Básico, pelo Custo Semi Fixo Básico, pelo Custo Fixo Básico e pelo Custo Fixo Infraestrutura.*

Custo Quilométrico Básico *Valor com base no qual é obtido o Custo Básico, calculado por quilômetro operacional e ocioso em relação a cada veículo do Concessionário vinculado ao Sistema BRT, refletindo o custo variável da Concessão, que, no momento de celebração do 3º Termo Aditivo ao Contrato, equivale ao valor indicado no Anexo VI do Contrato.*

Custo Semifixo Básico *Valor com base no qual é obtido o Custo Básico, calculado por veículo operacional utilizado para a operação no Sistema BRT, refletindo o custo semifixo (pessoal exceto pessoal da operação da infraestrutura) por veículo, no momento de celebração do 3º Termo Aditivo ao Contrato, ao valor indicado no Anexo VI do Contrato.*

Custo Fixo Básico *Valor com base no qual é obtido o Custo Básico, calculado por veículo cadastrado junto ao Poder Concedente para a operação no Sistema BRT, refletindo o custo fixo (remuneração e depreciação da frota) por tipo de veículo equivalente, no momento de celebração do 3º Termo Aditivo ao Contrato, ao valor indicado no Anexo VI do Contrato.*

Custo Fixo Infraestrutura *Valor com base no qual é obtido o Custo Básico, que reflete os custos incorridos pelo Concessionária com a gestão, despesas gerais, remuneração e depreciação da infraestrutura, vinculada ao Sistema BRT, cujo valor corresponde ao indicado no Anexo VI do Contrato.*

Remuneração *Valor devido ao Concessionário em razão da operação do Sistema BRT, calculado com base no Custo Básico, sobre o qual incidirão os Indicadores de Desempenho, conforme a metodologia prevista pelo Anexo VI deste Contrato.*

(...) Tarifa de Remuneração *É o valor da tarifa por passageiro transportado por meio do Sistema BRT oferecido pelo Concessionário na Proposta de Preço no âmbito da Licitação.”*

2.2. A Cláusula Quarta do Contrato passará a viger com a seguinte alteração:

"CLÁUSULA QUARTA – ANEXOS

4.1. Integram o presente Contrato, para todos os efeitos, os seguintes Anexos:

(...)

Anexo VI *Cálculo da Remuneração;*



PREFEITURA DE SOROCABA

2.3. A Cláusula Quinta do Contrato passará a viger com a seguinte modificação:

"CLÁUSULA QUINTA – DO OBJETO DA CONCESSÃO (...)

5.4. Pela realização do objeto contratual, o Concessionário terá direito de receber a Remuneração, nos termos dos Anexos VI e VII deste Contrato."

2.4. A Cláusula Sexta do Contrato passará a viger com os seguintes acréscimos, destacados abaixo:

"CLÁUSULA SEXTA – DO PRAZO CONTRATUAL (...)

6.3 (...)

6.3.3 No que se refere à implantação do Corredor Oeste pelo Concessionário, os prazos indicados na Cláusula 6.3 acima devem ser contados da seguinte forma:

6.3.3.1 O prazo limite para apresentação do Projeto Básico é de 2 (dois) meses a partir da data de celebração do 3º Termo Aditivo ao Contrato.

6.3.3.2 O prazo limite para início das obras é de 2 (dois) meses a partir do aceite do Projeto Executivo do Corredor Oeste pelo Poder Concedente, nos termos da Cláusula 13.1.4 e seguintes do Contrato."

2.4.1. Fica excluído da Cláusula 6.1.1 o item (iv), em virtude da designação de nova área para a instalação da garagem do Concessionário promovida por este 3º Termo Aditivo.

2.5. A Cláusula Décima do Contrato passará a viger com a seguinte alteração, abaixo:

"CLÁUSULA DÉCIMA – PRINCIPAIS OBRIGAÇÕES E DIREITOS DO CONCESSIONÁRIO (...)

10.2 Constituem os principais direitos do Concessionário, sem prejuízo do que demais expresso neste Contrato:

(i) Receber a Remuneração e a Subvenção aos Investimentos pela execução deste Contrato, de acordo com as condições aqui estabelecidas, observada a vinculação da Remuneração ao desempenho do Concessionário;

(...)”

(v) Receber do Poder Concedente, a área indicada na Cláusula 20.1, para instalação da garagem, dentro de 60 (sessenta) dias da celebração do 3º Termo Aditivo ao Contrato.”

2.6. A Cláusula Décima Primeira do Contrato passará a viger com os seguintes acréscimos e alterações:



PREFEITURA DE SOROCABA

"CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – PRINCIPAIS OBRIGAÇÕES E DIREITOS DO PODER CONCEDENTE"

11.1 Constituem as principais obrigações do Poder Concedente, sem prejuízo das demais obrigações expressas neste Contrato:

(i) Efetuar a transferência da Remuneração ao Concessionário, de acordo com seu desempenho na execução do objeto contratual, mensurado pelos Indicadores de Desempenho, e o observado o regramento deste Contrato e de seus Anexos V, VI e VII;

(...)

(v) Envidar seus maiores esforços e colaborar com a obtenção das licenças e autorizações, em especial as Licenças Ambientais e a autorização prévia do Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Turístico e Paisagístico de Sorocaba (CMDP) para instalação da garagem, para que o Concessionário possa cumprir com o objeto deste Contrato, inclusive com a participação conjunta em reuniões e envio de manifestações eventualmente necessárias;"

(...)

(xiv) Ceder ao Concessionário, de forma gratuita, para fins de instalação e operação da garagem, o uso da área indicada na Cláusula 20.1 deste Contrato."

2.7. A Cláusula Décima Terceira do Contrato passará a viger com o seguinte acréscimo, em destaque:

"CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA – DAS OBRAS"

13.1 (...)

13.1.4.3. A obrigação de elaboração de Projeto Funcional para a infraestrutura necessária à implantação do Sistema BRT prevista pela Cláusula 13.1 não é aplicável à implantação do Corredor Oeste, cujo Projeto Funcional será concebido pelo Concessionário em conjunto com o Poder Concedente e incorporado ao Contrato."

2.8. A Cláusula Vigésima do Contrato passará a viger com os seguintes acréscimos:

"CLÁUSULA VIGÉSIMA – DA GARAGEM"

20.1 O Concessionário deverá instalar, operar e manter garagem fechada com área de estacionamento, inspeção e administração, conforme definido no Anexo III, na área localizada à Rua Paes de Linhares nº 1.763, Vila Sônia, Município de Sorocaba, de propriedade do Poder Concedente, a ser cedida gratuitamente para uso do Concessionário durante a Concessão.

20.1.1. O Concessionário, nos termos da Cláusula Décima Quinta do Contrato, é responsável pela condução dos processos de licenciamento ambiental e de emissão de todos os alvarás e autorizações necessários para a instalação e operação da garagem, inclusive a obtenção de aprovação prévia do Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico,



PREFEITURA DE SOROCABA

Arquitetônico, Turístico e Paisagístico de Sorocaba (CMDP), conforme a disciplina da Lei Municipal nº 4.619, de 26 de setembro de 1994, ao qual deverão ser submetidos os projetos de engenharia de implantação da garagem.

20.1.2. Salvo em circunstâncias excepcionais, mediante a apresentação de justificativa ao Poder Concedente, o Concessionário deverá cumprir, em até 30 (trinta) dias úteis, as ordens emitidas pelo Poder Público e devidamente comunicadas ao Concessionário relativas à ocupação e implantação da garagem.

20.1.3. O Concessionário deverá elaborar os projetos de engenharia necessários para a instalação da garagem em até 3 (três) meses contados da liberação da área indicada na Cláusula 20.1. pelo Poder Concedente, devendo ser a garagem implantada pelo Concessionário em até 12 (doze) meses, contados a partir da emissão de todas as licenças ambientais, alvarás e autorizações necessários para a implantação, inclusive as autorizações prévias da URBES, SEMA, CETESB, do CMDP e/outras que se fizerem necessárias.

20.1.3.1. Caso seja necessária a emissão de licenças, alvarás e autorizações após o início da implantação da garagem pelo Concessionário e não seja possível a obtenção destes documentos em tempo para a conclusão da implantação da garagem em até 12 (doze) meses, o Poder Concedente e o Concessionário deverão rever o cronograma de implantação da garagem para adequação dos prazos aplicáveis, desde que o Concessionário não tenha dado razão ao atraso.

20.1.3.2. Para os fins da Subcláusula 20.1.3.1, acima, entende-se que o Concessionário deu causa ao atraso na emissão de licenças ambientais, alvarás e autorizações caso tenha deixado de apresentar qualquer documentação ou manifestação no prazo previsto pelos atos normativos aplicáveis ou solicitado pela autoridade competente.

20.1.4. O Centro de Controle de Operações (CCO) do Concessionário permanecerá instalado no Terminal Vitória Régia do Sistema BRT e o Data Center no Terminal São Bento.

20.1.5. A quilometragem ociosa dos veículos do Concessionário integra o cálculo da Remuneração, sendo que:

20.1.5.1. Até a efetiva conclusão da construção da garagem na área indicada na Cláusula 20.1, a quilometragem ociosa percorrida pelos veículos será calculada considerando os trajetos até a garagem provisoriamente ocupada, localizada na Rua Doutor Campos Sales, nº 900, Vila Assis, Município de Sorocaba, Estado de São Paulo.

20.1.5.2. Após a conclusão da construção da garagem, a quilometragem ociosa percorrida pelos veículos será calculada considerando os trajetos até a área prevista na Cláusula 20.1.

(...)"



PREFEITURA DE SOROCABA

2.9. A Cláusula Vigésima Quarta do Contrato passará a ser denominada “*Da Compensação pela Execução do Contrato*” e passará a viger com os seguintes acréscimos e modificações:

“CLÁUSULA VIGÉSIMA QUARTA – DA COMPENSAÇÃO PELA EXECUÇÃO DO CONTRATO”

24.1 *Pela execução do objeto contratual, sujeito aos Indicadores de Desempenho, o Concessionário fará jus à Remuneração e, nos termos deste Contrato, à Subvenção aos Investimentos.*

24.2 *A principal fonte de receita do Concessionário advirá da Remuneração, sobre a qual o Concessionário declara estar ciente de seus valores e condições, concordando serem suficientes para remunerar a execução do Contrato, com exceção da parcela custeada pela Subvenção aos Investimentos, nos termos da Cláusula Vigésima Sexta e do Anexo VIII do Contrato, de maneira que as condições estabelecidas pelo 3º Termo Aditivo ao Contrato conferem equilíbrio econômico-financeiro à Concessão.*

(...)"

2.10. A Cláusula Vigésima Quinta do Contrato passará a ser denominada “*Da Remuneração*” e passará a viger com os seguintes acréscimos e alterações, em destaque abaixo:

“CLÁUSULA VIGÉSIMA QUINTA – DA REMUNERAÇÃO”

25.1. *Pela execução do objeto contratual o Poder Concedente, por meio da URBES, repassará ao Concessionário a Remuneração, nos termos dos Anexos VI e VII.*

25.1.1. *A metodologia para o cálculo da Remuneração está descrita no Anexo VI deste Contrato, devendo ser obtida em função do Custo Básico, refletindo os custos operacionais do Concessionário na exploração do Sistema BRT.*

25.1.2 *O Custo Básico deverá ser obtido conforme metodologia constante do Anexo VI deste Contrato, considerando-se os valores dos principais insumos utilizados pelo Concessionário na operação do Serviço de Transporte Coletivo.*

25.1.3 *O valor da Remuneração poderá variar de acordo com o desempenho do Concessionário, nos termos da Cláusula Trigésima Primeira deste Contrato.*

25.1.4 *O valor da Remuneração será reajustado nos termos da Cláusula Trigésima.*

25.1.5 *A Tarifa Pública deverá ser cobrada dos Usuários, nos termos da Cláusula 17.1.*

[Handwritten signatures and initials, including 'X' marks and a large blue signature at the bottom right.]



PREFEITURA DE SOROCABA

25.1.6 Caso seja constatado o descasamento a menor entre o montante repassado ao Concessionário através do Caixa Único, conforme mecanismo previsto pela Cláusula 17.1 e pelo Anexo VII, e o valor a que este faz jus pela execução da Concessão, considerando o valor da Remuneração, a diferença deverá ser arcada pelo Poder Concedente e repassada ao Concessionário, devendo ser atualizada conforme a disciplina da Cláusula 25.11.1, abaixo.

25.1.7 Concluídas as obras do Corredor Oeste, será instaurado processo de revisão do Contrato, para avaliação dos parâmetros de acordo com os quais a Remuneração será calculada a partir de então, tendo em vista o dever de preservação do equilíbrio econômico-financeiro contratado.

25.1.8. Iniciada a operação do Corredor Oeste, o Custo Fixo Infraestrutura será automaticamente readequado nos termos do anexo da remuneração presente nesse aditivo, para representar a remuneração, depreciação da infraestrutura e demais itens relacionados com o Custo Fixo Infraestrutura do Concessionário com a construção e operação do Corredor Oeste, servindo de valor provisório até que seja concluído o processo de revisão contratual descrito na subcláusula 25.1.7.

25.1.8.1. Com a conclusão da revisão contratual a que se refere a Subcláusula 25.1.7 todos os parâmetros de remuneração que integram o Custo Básico expressos no Anexo VI serão revisados para a obtenção dos parâmetros de remuneração após a conclusão de todos os corredores.

25.2 A Remuneração será paga mediante a apresentação de correspondente documento de cobrança, que quita os serviços da seguinte forma:

25.2.1 Diariamente, o valor de 80% (oitenta por cento) de sua Remuneração programada, no prazo de 11 (onze) dias, contados da sua aferição, remunerando o correspondente ao 1º (primeiro) dia no 11º (décimo primeiro) dia subsequente e assim sucessivamente.

25.2.2 Mensalmente, o valor referente ao saldo da Remuneração devida considerando o montante repassado diariamente, a ser efetivamente pago no 15º (décimo quinto) dia o mês subsequente.

25.2.3 Ocorrendo vencimento em sábado, domingo ou feriado na Administração Municipal ou feriado bancário, o pagamento dar-se-á no dia útil subsequente.

25.3 Para a emissão do documento de cobrança relativo à Remuneração mencionado, o Concessionário deverá observar o procedimento da Cláusula Trigésima Primeira.

25.3.1 (...)

25.3.1.1 (...)



PREFEITURA DE SOROCABA

25.4 No documento de cobrança deverão ser indicados o número do Contrato, o período de apuração e o valor da Remuneração correspondente.

(...)

25.8 Os valores de reajustes da Remuneração deverão ser indicados no corpo do documento de cobrança e obrados separadamente do valor principal, acompanhados da respectiva memória de cálculo.

(...)

25.10 No momento do pagamento da Remuneração, a URBES poderá descontar o valor de multas contratuais devidas pelo Concessionário, observado o contraditório e a ampla defesa.”

2.10.1. Fica acrescida à Cláusula Vigésima Quinta do Contrato a seguinte disposição:

“25.11 No caso de eventuais atrasos de pagamento, por culpa da URBES, ressalvados os casos fortuitos e motivos de força maior, o valor devido será atualizado financeiramente, desde em a data em que deveria ter sido efetuado o pagamento, pro rata temporis, mediante a aplicação da seguinte fórmula:

[•]

$$EM = [(0,005/30) \times N] \times VP$$

Onde:

EM = encargos moratórios;

0,005 = taxa de juros moratórios de 0,5% (cinco décimos por cento) mensal;

30 = número de dias do mês civil;

N = número de dias entre a data prevista para o pagamento e a do efetivo pagamento; e

VP = valor da parcela em atraso.

25.11.1 Na hipótese de atraso do pagamento, pelo Poder Concedente, do montante devido ao Concessionário em virtude da diferença a menor entre o montante repassado através do Caixa Único e o valor devido à título de Remuneração, o valor devido será atualizado conforme a fórmula prevista pela Cláusula 25.11, acima.”

2.11. A Cláusula Vigésima Sexta do Contrato passará a viger com as seguintes alterações e acréscimos, destacados a seguir:

“CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA – DA SUBVENÇÃO AOS INVESTIMENTOS

(...)

26.3 A implantação do Corredor Oeste do Sistema BRT, conforme o Projeto Funcional a ser elaborado em conjunto pelo Poder Concedente e pelo Concessionário, será arcada pelo Poder Concedente, através da Subvenção aos Investimentos, nos termos desta Cláusula, e pelo Concessionário.

26.4. Os custos de implantação da garagem, de acordo com a disciplina prevista pela Cláusula Vigésima deste Contrato, serão arcados integralmente pela Concessionária.



PREFEITURA DE SOROCABA

26.5 O Poder Concedente, por meio da URBES, é responsável direto pela fiscalização e efetivo cumprimento, pelo Concessionário, dos eventos que ensejarão o desembolso da parcela da Subvenção aos Investimentos, podendo-se valer da Certificadora de Obras, nos termos da Cláusula Quadragésima Quinta.

26.5.1 (...)

26.5.2 (...)

26.6. Os pagamentos serão efetuados mediante depósito bancário em conta corrente nº 4924 agência nº. 231-3, indicada pelo Concessionário, junto ao Banco Bradesco ou outra instituição financeira que venha a substituí-lo."

2.12. A Cláusula Vigésima Sétima do Contrato passará a viger com as seguintes alterações, conforme disposto a seguir:

"CLÁUSULA VIGÉSIMA SÉTIMA – RECEITAS ACESSÓRIAS

27.1 O Concessionário poderá explorar, sempre indiretamente mediante contratação com terceiros ou subsidiária integral, receitas acessórias relacionadas ao objeto deste Contrato, observadas as normas e regulação aplicáveis.

(...)

27.1.3 A aferição das receitas acessórias, na forma da Cláusula 27.1.1, será feita mediante apresentação do demonstrativo de resultados, com a verificação dos contratos firmados com terceiros e análise do balancete, apresentados na forma da Cláusula 43.1.1.3, devendo os valores referentes ao compartilhamento serem descontados da Remuneração devida ao Concessionário. O encontro de contas será realizado trimestralmente.

(...)"

2.13. A Cláusula 28.2 do Contrato passará a viger com as seguintes alterações e acréscimos, destacados a seguir:

"CLÁUSULA VIGÉSIMA OITAVA – ALOCAÇÃO DE RISCOS

28. (...)

28.2. O Poder Concedente, sem prejuízo das demais disposições deste Contrato, assume os seguintes riscos relacionados à Concessão:
(...)

(xvii) Não implementação da correção monetária do montante repassado em atraso pela URBES, conforme previsão da Cláusula 25.11, bem como da correção monetária do montante eventualmente devido pelo Poder Concedente ao Concessionário equivalente à diferença entre o valor repassado através do Caixa Único e o valor devido pela prestação do Serviço de Transporte Coletivo considerado o valor da Remuneração, conforme previsão da Cláusula 25.1.1".



PREFEITURA DE SOROCABA

2.14. Em virtude das modificações ao parâmetro de cálculo da Remuneração devida ao Concessionário introduzidas por este 3º Termo Aditivo ao Contrato, fica alterado o mecanismo de compartilhamento do risco de demanda previsto pela Cláusula 28.3, o qual passará a viger com a seguinte redação:

"28.3 O risco de demanda do Sistema BRT será compartilhado entre as Partes, nos seguintes termos:

28.3.1. A partir da assinatura do 3º Termo Aditivo, a demanda do Sistema BRT, considerada para aplicação das bandas de demanda, será aquela observada nos últimos 6 (seis) meses, conforme os dados de dia útil, sábado e domingo.

28.3.1.1. Será definida a demanda contratual anual, utilizando a média do dia tipo (útil, sábado e domingos/feriados) multiplicado pela quantidade de dias por tipo (útil, sábado e domingos/feriados) do ano. A demanda anual será dividida por 12 (doze) para obter a demanda contratual média mensal.

28.3.1.2. A verificação da variação da demanda ocorrerá mensalmente, considerando a média móvel da demanda dos 12 (doze) meses anteriores, comparando com a demanda contratual média mensal. O cálculo da metodologia da média móvel é descrito no Anexo VI.

28.3.2. Dadas as alterações de demanda, condições operacionais e prazos para implantação de corredores, ocasionadas pela COVID-19, a curva de demanda contratual será revista a cada 6 (seis) meses, até sua consolidação.

28.3.2.1. A revisão da demanda contratual conforme a Subcláusula 28.3.2 será feita considerando a demanda observada nos últimos 12 (doze) meses.

28.3.2.2. A revisão da demanda conforme a Subcláusula 28.3.2 será realizada até que, por duas revisões consecutivas, a variação entre a demanda contratual anterior e a demanda contratual mais recente seja inferior a 5% (cinco por cento), para mais ou para menos, contando-se, assim, com uma a demanda contratual estabilizada.

28.3.2.3. Após 6 (seis) meses contados do início da operação do Corredor Oeste, será retomada a revisão periódica da demanda contratual, conforme os procedimentos descritos na Subcláusula 28.3.2 a 28.3.2.2.

28.3.3. Estabilizada a demanda contratual conforme as Subcláusulas 28.3.2 a 28.3.2.3, acima, a demanda contratual será revista a cada 2 (dois) anos, considerando a demanda dos 12 (doze) meses anteriores.

28.3.4 (...)"



PREFEITURA DE SOROCABA

2.15. A Cláusula Vigésima Nona do Contrato passará a viger com as seguintes modificações:

"CLÁUSULA VIGÉSIMA NONA – RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO

(...)

29.14 O Poder Concedente terá a prerrogativa de escolher a forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, que será formalizada em aditivo, buscando sempre assegurar a continuidade da prestação dos serviços, em especial pelas seguintes:

(...)

29.14.2 Revisão do valor da Remuneração.

(...)"

2.16. A Cláusula Trigésima Primeira do Contrato passará a viger conforme a redação a seguir:

"CLÁUSULA TRIGÉSIMA PRIMEIRA – DO DESEMPENHO DO CONCESSIONÁRIO

31.1 A partir do início da Operação Integral do Sistema BRT, o valor da Remuneração do Concessionário variará de acordo com o cumprimento dos Indicadores de Desempenho, a serem apurados nos termos do Anexo V do Contrato, que poderão implicar na redução proporcional da Remuneração.

31.1.1 Nos 3 (três) primeiros meses da Operação Integral do Sistema BRT, muito embora o procedimento de avaliação de desempenho deva ser regularmente conduzido, não se aplicará qualquer redução na Remuneração devida ao Concessionário, em função do eventual descumprimento dos Indicadores de Desempenho.

31.1.2 Do quarto ao sexto mês da Operação Integral do Sistema BRT, muito embora o procedimento de avaliação de desempenho deva ser regularmente conduzido, a aplicação dos Indicadores de Desempenho na Remuneração do Concessionário considerará apenas 50% (cinquenta por cento) do impacto que seria devido sobre a Remuneração.

31.1.3 Do sétimo ao nono mês da Operação Integral do Sistema BRT, muito embora o procedimento de avaliação de desempenho deva ser regularmente conduzido, a aplicação dos Indicadores de Desempenho na Remuneração do Concessionário considerará apenas 80% (oitenta por cento) do impacto que seria devido sobre a Remuneração.

(...)

31.2 O desempenho do Concessionário na execução do objeto contratual será avaliado de acordo com a periodicidade de cada indicador estabelecido no respectivo Anexo V do Contrato de Concessão, pelo Poder Concedente, valendo-se da contratação de Verificador Independente, que deverá



PREFEITURA DE SOROCABA

apresentar Relatório de Avaliação de Desempenho em até 10 (dez) dias antes da data em que o pagamento da parcela mensal da Remuneração do Concessionário, relativa ao mês referente à avaliação, se tornará devido.

31.2.1 O Verificador Independente deverá apresentar, a cada 3 (três) meses, Relatório de Avaliação de Desempenho, em até 10 (dez) dias antes da data em que o primeiro pagamento da Remuneração do Concessionário será devido, em relação ao mês avaliado.

(...)

31.3 A aplicação dos Indicadores de Desempenho sempre deverá observar a proporcionalidade entre a gravidade das falhas de performance do Concessionário constadas e o prejuízo efetivamente causado à execução da Concessão, bem como o grau de ingerência do Concessionário em relação a tais falhas de performance, sendo vedada a redução da Remuneração por fatores que não sejam diretamente relacionados ao desempenho ou à ação do Concessionário.

31.4 O valor decorrente da aplicação da avaliação de desempenho do Concessionário sobre o valor máximo da Remuneração será considerado incontroverso e seu pagamento devido nos termos deste Contrato.

(...)”

31.5 O mecanismo de aplicação dos Indicadores de Desempenho incidentes na Remuneração será realizado nos termos do anexo V do contrato.

2.17. A Cláusula Trigésima Terceira do Contrato passará a viger com a seguinte adaptação:

“CLÁUSULA TRIGÉSIMA TERCEIRA – SEGUROS

(...)

33.12 No caso de descumprimento, pelo Concessionário, da obrigação de contratar e manter em plena vigência as apólices de seguro, o Poder Concedente, independentemente da sua faculdade de decretar a intervenção ou a caducidade da Concessão, poderá proceder à contratação e ao pagamento direto dos prêmios respectivos, correndo a totalidade dos custos às expensas do Concessionário, que deverá reembolsar o Poder Concedente em 5 (cinco) dias úteis a contar de sua notificação, sob pena de incidência de multa pecuniária de 2% (dois por cento) sobre o valor em aberto e acrescidos de juros de mora correspondentes à variação pro rata die da taxa SELIC, sem prejuízo das demais penalidades aplicáveis.

33.12.1 Caso o pagamento não seja realizado, fica o Poder Concedente desde já autorizado a executar a Garantia de Execução ou a efetuar desconto no pagamento da Remuneração devida ao Concessionário, para reembolsar os custos com contratação do referido seguro.”



PREFEITURA DE SOROCABA

2.18. A Cláusula Trigésima Quarta do Contrato passará a viger com a seguinte adaptação:

"CLÁUSULA TRIGÉSIMA QUARTA – GARANTIAS PRESTADAS PELO CONCESSIONÁRIO

(...)

34.3 a Garantia de Execução será reajustada anualmente, de maneira proporcional ao reajuste aplicado sobre a Remuneração devida ao Concessionário, devendo o Concessionário tomar as providências cabíveis para a atualização do valor da Garantia de Execução.

(...)"

2.19. A Cláusula Trigésima Quinta do Contrato passará a viger com a seguinte adaptação:

"CLÁUSULA TRIGÉSIMA QUINTA – GARANTIAS AOS FINANCIADORES

(...)

35.2 (...)

(i) Os direitos creditórios, no todo ou em parte, relativos à Remuneração devida pelo Poder Concedente ao Concessionário;

(ii) (...)

(iii) (...).

(...)"

2.20. A Cláusula Quadragésima Sexta do Contrato passará a viger com a seguinte adaptação:

"CLÁUSULA QUADRAZÉSIMA SEXTA – PENALIDADES

(...)

46.7 As multas poderão ser cumulativas, e deverão ser pagas pelo Concessionário em até 30 (trinta) dias contados da decisão administrativa definitiva, podendo o valor ser compensado com o valor devido pelo Poder Concedente a título de Remuneração, ou executadas as garantias prestadas pelo Concessionário nos termos deste Contrato.

(...)"

2.21. A Cláusula Quadragésima Sétima do Contrato passará a viger com a seguinte adaptação:

"CLÁUSULA QUADRAZÉSIMA SÉTIMA – INTERVENÇÃO

(...)



PREFEITURA DE SOROCABA

47.6 Eventuais custos adicionais decorrentes da intervenção caberão ao Concessionário. Se os valores da Remuneração não forem suficientes para cobrir as despesas necessárias à continuidade do serviço concedido em regime de intervenção, o Poder Concedente poderá utilizar a garantia de execução contratual para obter os recursos faltantes. Caso a garantia não seja suficiente, a Concessionária deverá ressarcir o Poder Concedente nos prazos fixados.

(...)"

2.22. A Cláusula Sexagésima Primeira do Contrato passará a viger com as seguintes modificações e acréscimos, em destaque:

"CLÁUSULA SEXAGÉSIMA PRIMEIRA – DA DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

61.1 O valor da Tarifa de Remuneração para o início da operação parcial do Serviço de Transporte Coletivo, atualizado até a data-base de setembro/2019, será estabelecido, tendo como base os custos contratuais e a aplicação da banda inferior do risco de demanda, por meio de cálculo realizado e validado pela Certificadora de Obras e pelo Poder Concedente, e será praticado até a celebração do 3º Termo Aditivo ao Contrato, momento a partir do qual passará a viger a disciplina aplicável à Remuneração introduzida por aquele instrumento ao Contrato."

2.22.1. Ficam suprimidas do Contrato as Cláusulas 61.2, 61.3 e 61.5.

CLÁUSULA TERCEIRA Das Alterações aos Anexos do Contrato

3.1 O Anexo VI – Cálculo da Tarifa de Remuneração passa a ser denominado "Cálculo da Remuneração" e a viger conforme as modificações constantes do Anexo 1 deste 3º Termo Aditivo ao Contrato.

3.2 O Anexo XVI – Relação dos imóveis a serem desapropriados passará a viger conforme as modificações constantes do Anexo 2 deste 3º Termo Aditivo ao Contrato.

3.3 O Anexo II – Descrição dos empreendimentos passará a viger conforme as modificações constantes do Anexo 3 deste 3º Termo Aditivo ao Contrato.

3.4 O Anexo III – Diretrizes de engenharias passará a viger conforme as modificações constantes do Anexo 4 deste 3º Termo Aditivo ao Contrato.

3.5 O Anexo V – Indicadores de desempenhos passará a viger conforme as modificações constantes do Anexo 5 deste 3º Termo Aditivo ao Contrato.



PREFEITURA DE SOROCABA

CLÁUSULA QUARTA Disposições Finais

4.1 Os itens e subitens inalterados das Cláusulas relacionadas neste instrumento deverão ter sua numeração adequada às modificações realizadas pelo presente aditamento.

4.2 Continuam em vigor todas as demais Cláusulas, condições e Anexos do Contrato naquilo que não conflitarem com o conteúdo do presente aditamento ou que não tenham sido expressamente alterados por este instrumento.

E por estarem assim justas e contratadas, as Partes e a Interveniente assinam o presente termo aditivo em 05 (cinco) vias de igual teor e forma, na presença de 02 (duas) testemunhas, abaixo identificadas, para que produza seus jurídicos e legais efeitos.

Sorocaba, de 2023

Rodrigo Maganhato
Prefeito

Renato Andere Martins Manoel Roberto Magalhães Ferreira
BRT SOROCABA CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇOS PÚBLICOS SPE S.A.

Sergio David Rosumek Barreto
Presidente da Urbes

TESTEMUNHAS

Nome: ADRIANO A. ALMEIDA Brail
RG: 18958180

Nome: GUSTAVO R. S. ALVES
RG: 03691514-49



PREFEITURA DE SOROCABA

ANEXO 1 AO 3º TERMO ADITIVO AO CONTRATO Anexo VI - Cálculo Atualizado da Remuneração

O Concessionário será remunerado de acordo com a operação realizada, mediante a aplicação das fórmulas apresentadas a seguir.

A fórmula de Remuneração possui a seguinte estrutura:

$$\text{Remuneração} = (\text{Custo Básico} \times ID \times \text{Var.demanda} \times \frac{\text{TRC}_t}{\text{TRC}_0})$$

$$\text{Custo Básico} = \text{Custo Quilom. Básico} \times \text{km}_{op.equiv.} + \text{Custo Semifixo Básico} \times \text{Frota}_{operacional} \\ + \text{Custo Fixo Básico} \times \text{Frota Patrimonial}_{equiv.} + \text{Custo Fixo Infraestrutura}$$

Onde:

- Custo Quilom. Básico: corresponde ao valor por quilômetro operacional e ocioso, em reais por quilômetro equivalente, correspondente aos custos variáveis da Concessão.
- Km_{opera} : corresponde à quilometragem equivalente percorrida pelo Concessionário, sendo medida pelo sistema GPS ou outro sistema capaz de mensurar a quantidade de quilômetros operacionais e ociosos realizados.
- Custo Semifixo Básico: corresponde ao valor por veículo operacional, em reais por veículo, correspondente aos custos com pessoal.
- $\text{Frota}_{operacional}$: corresponde à frota operacional do mês.
- Custo Fixo Básico: corresponde ao valor por veículo cadastrado, em reais por veículo equivalente, correspondente aos custos com depreciação e remuneração da frota.
- $\text{Frota Patrimonial}_{equiv.}$: corresponde à frota patrimonial equivalente cadastrada junto ao Poder Concedente.
- Custo Fixo Infraestrutura: corresponde ao valor fixo em reais por mês, correspondente aos custos com a gestão, despesas gerais, remuneração e depreciação e demais despesas.
- Var.demanda = variação de demanda considerando a banda de demanda de 5% para mais ou para menos (de acordo com cláusula 28.3.)
 - Se $0,95 \leq \text{Var.demanda} \leq 1,05$: o indicador será o resultado da divisão da demanda do mês / demanda contratual
 - Se $\text{Var.demanda} < 0,95$: o indicador será 0,95.
 - Se $\text{Var.demanda} > 1,05$: o indicador será 1,05.
- ID: corresponde ao Indicador de Desempenho com os devidos pesos (IQA e IQB).
- TRC_t : Tarifa de Remuneração constante da Proposta de Preço da Concessionária reajustada para o ano t . A Tarifa de Remuneração será reajustada anualmente de acordo com os procedimentos previstos neste anexo.
- TRC_0 : Tarifa de Remuneração do Concessionário constante de sua Proposta de Preço reajustada para setembro de 2021, portanto, no valor de R\$ 7,07 (sete reais e sete centavos).

Tendo em vista que a assinatura do Termo aditivo ocorreu após setembro de 2022 o reajuste aplicado referente a 1 de outubro de 2022 será mantido, portanto o valor de TRC_t até setembro de 2023 será de R\$ 8,18.

Metodologia de cálculo do Custo Quilométrico Básico

O Custo Quilométrico Básico é resultado da apuração do custo variável da Concessão, incluindo a aplicação dos tributos diretos.

O valor unitário do Custo Quilométrico Básico é definido no valor de R\$ 3,45 (três reais e quarenta e cinco centavos) / km equivalente, na data-base de setembro de 2021, podendo ser revisado caso haja incidência de desequilíbrio em um de seus componentes.

O cálculo da quilometragem equivalente considera a quilometragem percorrida por tipo de veículo, multiplicada pelo fator de equivalência do veículo, conforme equação abaixo.

$$\text{km}_{op.equif.} = \sum (\text{km}_i \times \text{Fator}_i)$$

Onde:

Km_i = quilometragem percorrida no mês pelo veículo "i"

Fator_i = fator de equivalência do veículo "i" conforme tabela abaixo.



PREFEITURA DE SOROCABA

Tipo	<u>Fator de equiv. para km</u>
Padron	1,00
Convencional (Básico)	0,84
Padron Especial	1,19
Articulado	1,31
Superarticulado	1,39

Metodologia de cálculo do Custo Semifixo Básico

O Custo Semifixo Básico é resultado da apuração do custo com pessoal, exceto pessoal da operação da infraestrutura.

O valor unitário do Custo Semifixo Básico é definido no valor de R\$ 24.992,48 (vinte e quatro mil, novecentos e noventa e dois mil e quarenta e oito centavos) / veículo operacional, na data-base de setembro de 2021, podendo ser revisado caso haja incidência de desequilíbrio em um de seus componentes.

Metodologia de cálculo do Custo Fixo Básico

O Custo Fixo Básico é resultado da apuração do custo com depreciação e remuneração dos veículos. O valor unitário do Custo Fixo Básico é definido no valor de R\$ 8.959,90 (oito mil, novecentos e cinquenta e nove reais e noventa centavos) / veículo patrimonial equivalente, na data-base de Setembro de 2021, podendo ser revisado caso haja incidência de desequilíbrio em um de seus componentes.

O cálculo da frota patrimonial equivalente considera a frota patrimonial cadastrada por tipo de veículo, multiplicada pelo fator de equivalência do veículo, conforme equação abaixo.

$$\text{Frota Patrimonial}_{\text{equi.}} = \sum (\text{Frota}_i \times \text{Fator}_i)$$

Onde:

Frota_i = quantidade de frota existente no cadastrado no mês para o veículo "i"

Fator_i = fator de equivalência do veículo "i" conforme tabela abaixo.

Tipo	<u>Fator de equiv. para km</u>
Padron	1,00
Convencional (Básico)	0,92
Padron Especial	1,51
Articulado	2,26
Superarticulado	2,56

Metodologia de cálculo do Custo Fixo Infraestrutura

O Custo Fixo Infraestrutura é resultado da apuração do custo com seguros, verificador independente, pessoal de operação da infraestrutura, despesas com treinamentos, despesas gerais e administrativas, depreciação e remuneração da infraestrutura.

O Valor unitário do Custo Fixo Infraestrutura é definido no valor de R\$ 4.481.048,21 (quatro milhões, quatrocentos e oitenta e um mil, quarenta e oito reais e vinte e um centavos) / mês.

Todos os valores encontram-se na data-base de setembro de 2021, podendo ser revisados caso haja incidência de desequilíbrio em um de seus componentes.

Quando do início da operação do corredor Oeste o valor do Custo Fixo Infraestrutura será readequado em percentual a ser analisado quando do início da operação.

Reajuste

A TRC₀ será reajustada anualmente, sempre no mês outubro, com a aplicação da fórmula paramétrica definida contratualmente, sendo os pesos da fórmula de reajuste revisados quando da realização de processo de revisão ordinária ou extraordinária, sempre respeitando as participações de cada elemento de custo contida no fluxo de caixa.



PREFEITURA DE SOROCABA

Cálculo da média móvel de passageiros

O cálculo da média móvel será progressivo com o objetivo de incorporar, de forma sucessiva, os dados de meses operados após a COVID.

- No primeiro mês de apuração serão considerados os dados de passageiros de 7 (sete) meses, pois a base de determinação da demanda contratual foram os 6 (seis) meses anteriores à assinatura do aditivo.
- No segundo mês de operação após a assinatura do aditivo serão considerados os dados de passageiros de 8 (oito) meses e assim sucessivamente até que se atinja 12 (doze) meses de dados.

Ao se atingir 12 (doze) meses de dados dever-se-á utilizar os dados dos últimos 12 (doze) meses para obter a média de passageiros que será comparada com a média contratual para determinação do percentual em relação à banda de demanda.

Após atingir 12 (doze) meses de dados a lógica de cálculo dos passageiros transportados será:

- A média móvel de janeiro corresponde à demanda média observada entre os meses de fevereiro do ano anterior a janeiro do ano corrente;
- A média móvel de fevereiro corresponde à demanda média observada entre os meses de março do ano anterior a fevereiro do ano corrente;
- Para os demais meses a mesma lógica será utilizada, sempre considerando 12 (doze) meses de dados.

Remuneração Diária do Concessionário

A remuneração diária devida ao Concessionário será paga diariamente, 11 (onze) dias corridos após aferição de acordo com a fórmula.

$$RDC_t = \left[93\% + 7\% \times \left(20\% \times \frac{IQA_t}{10} + 80\% \times \frac{IQB_t}{10} \right) \right] \times TRC_t \times KRP_t \times P_{c custos op.} \times VP + \left(\frac{FI_{atualizado} \times 12}{365} \right)$$

Onde:

- RDC_t: Remuneração diária devida ao Concessionário para o dia t, expressa em R\$ (reais);
- IQA_t: Indicador de qualidade dos serviços prestados na manutenção e operação da infraestrutura do BRT e dos terminais definido no Anexo V vigente no dia t. O indicador IQA_t deverá ser atualizado semestralmente conforme metodologia descrita no Anexo V e terá valor mínimo possível de 0 (zero) e valor máximo possível de 10 (dez);
- IQB_t: Indicador de qualidade dos serviços de operação do sistema coletivo definido no Anexo V vigente no dia t. O indicador IQB_t deverá ser atualizado trimestralmente conforme metodologia descrita no Anexo V e terá o valor mínimo possível de 0 (zero) e o valor máximo possível de 10 (dez);
- TRC_t: Tarifa de Remuneração constante da Proposta de Preço da Concessionária reajustada para o ano t, de acordo com os procedimentos previstos neste anexo.
- KRP_t: quilometragem remunerável de acordo com a programação do dia t;
- VP: valor percentual de 80% (oitenta por cento).
- P_{c custos op.}: Participação na remuneração dos custos de operação, exceto parcela da infraestrutura.
- FI_{atualizado}: valor da remuneração referente ao custo com infraestrutura atualizada pelos reajustes.

Para o cálculo P_{c custos op.} é realizado anualmente a aplicação da seguinte fórmula:

[Handwritten signatures and initials]



PREFEITURA DE SOROCABA

$$P_{custos\ op.} = \frac{\sum Custo\ Básico - \sum Custo\ Fixo\ Infraestrutura}{\sum Custo\ Básico}$$

Remuneração Mensal do Concessionário

A remuneração mensal devida ao Concessionário será paga mensalmente no 15º (décimo quinto) dia do mês subsequente de acordo com a fórmula.

$$\text{Remuneração} = \left(Custo\ Básico \times ID \times \text{Var.}_{\text{demanda}} \times \frac{\text{TRC}_t}{\text{TRC}_0} \right) - \text{RDC}_t$$

Onde:

Remuneração, Custo Básico, ID, Var_{demandado}, TRC_t, TRC₀ definidos acima, neste Anexo VI;

RDC_t: Remuneração diária devida ao Concessionário para o dia t, expressa em R\$ (reais), definida acima.

A

X ✓
A



PREFEITURA DE SOROCABA

ANEXO 2 AO 3º TERMO ADITIVO AO CONTRATO

Anexo XVI – Relação dos Imóveis a Serem Desapropriados

EIXOS NORTE/SUL E LESTE/OESTE DO SISTEMA BRT

Item	Proprietário	Local	Judicial	Valor Depositado
1	Ana Lucia Batista Lobo Benedetti e outros (antigo José Hurbano Fazano)	Av. São Paulo nº 380	1013043-97.2018	R\$ 186.94,98
2	Rinaldo Ferraz de Almeida	Av. São Paulo nº 406	1009498-19.2018	R\$ 109.446,51
3	José Hurbano Fazano	Av. São Paulo nº 414	1010718-52.2018	R\$ 42.756,62
4	Cordeiro Pneus Ltda.	Av. São Paulo nº 416/422/426	1014641-85.2018	R\$ 120.181,30
5	Walmir de Oliveira e outros	Av. São Paulo nº 434	1013587-85.2018	R\$ 99.107,85
6	Larissa M. Soares e outros	Av. São Paulo nº 450	1013691-77.2018	R\$ 207.662,17
7	Larissa M. Soares e outros	Av. São Paulo nº 458	1013024-91.2018	R\$ 25.290,41
8	Roberto Hiroshi Ueno	Av. São Paulo nº 462	1011994-21.2018	R\$ 83.333,31
9	Rinaldo Kruger Pissimi	Av. São Paulo nº 470	1007631-88.2018	R\$ 37.663,48
10	Carmem Soares	Av. São Paulo nº 474	1009410-87.2018	R\$ 304.978,47
11	Philomena Genny B. Oliveira	Av. Com. Genésio Rodrigues, esquina Ipanema	1014640-04.2018	R\$ 7.084.976,73

OUTRAS ÁREAS QUE INTEGRARÃO O SISTEMA BRT

12	Área SAAE	Av. Antônio Silva Saladino	Decreto 24.741/2020	Permissão de Uso
13	Prefeitura Municipal de Sorocaba	Rua Paes de Linhares nº 1.763, Vila Sônia, Município de Sorocaba - SP (área do Antigo Matadouro)	N/A	N/A (área que será disponibilizada gratuitamente pelo Poder Concedente, por força da Cláusula Vigésima do Contrato, para instalação definitiva da garagem e do CCO)
14	Garagem do CONSOR	Rua Dr. Campos Sales, nº 900, Vila Assis, Município de Sorocaba - SP	DPR 069/20- URBES	Fica estabelecido pelas Partes que, enquanto não for disponibilizada a área constante do Item 13 acima para implantação da garagem, o Concessionário utilizará temporariamente o pátio/garagem locado do Consórcio Sorocaba – CONSOR.

(Handwritten signatures and initials)



PREFEITURA DE SOROCABA

ANEXO 3 AO 3º TERMO ADITIVO AO CONTRATO

Anexo II – Descrição do empreendimento

Anexo II: Descrição do Empreendimento

1. Descrição do Empreendimento

2.1. O traçado do Corredor BRT Oeste

As figuras e tabelas abaixo indicam os traçados do Corredor BRT Oeste, bem como as localizações das Paradas BRT, Estações de Integração, Terminais BRT, Pátio e Abrigos por trecho do Corredor BRT. São apresentadas também breves descrições dos pontos de início e término de cada um deles, bem como das vias que os compõe.

O Corredor Estrutural Oeste tem início na Praça Nove de Julho e seguirá à Av. General Carneiro e a Av. Doutor Armando Pannunzio, finalizando no Terminal Tatiana, que ficará localizado na Rodovia João Leme.

Do Terminal Tatiana, o corredor retorna à Av. Doutor Armando Pannunzio e segue novamente para a Praça Nove de Julho.

Entre as avenidas General Carneiro e Doutor Armando Pannunzio terá um corredor binário que passará pela Av. Doutor Américo Figueiredo e irá até o Terminal Ipiranga. Do Terminal Ipiranga, o corredor seguirá pela Rua Benedito Ferreira Telles, retornando à Av. General Carneiro.

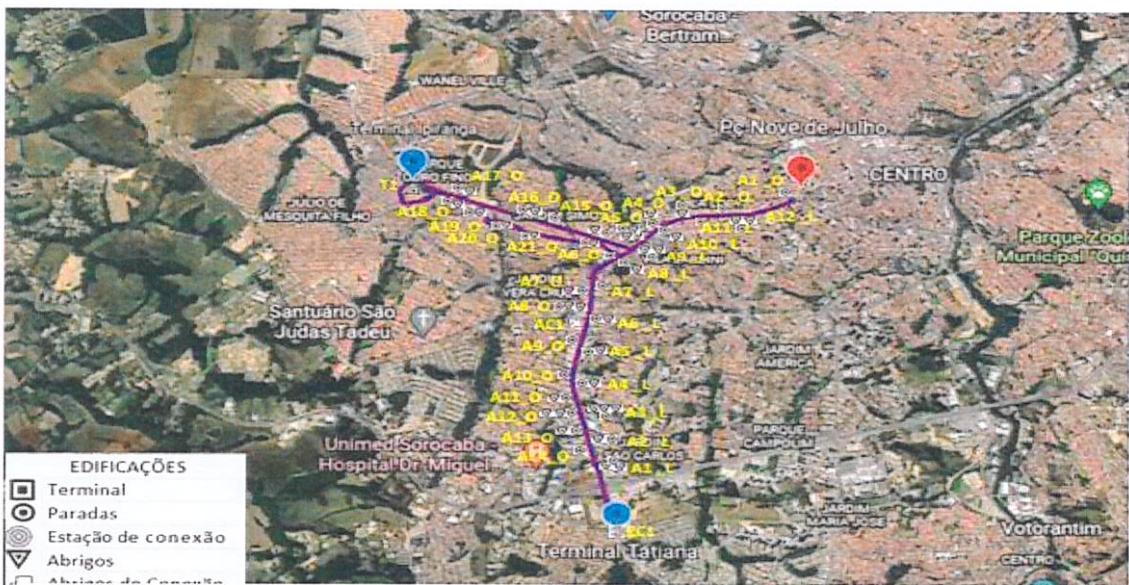


Figura 1: Corredor Estrutural Oeste e Binário
(Aproximação Oeste/Centro)

[Handwritten signatures and initials in blue ink]



PREFEITURA DE SOROCABA

Tabela 1: Quantidade de Abrigos por Corredor

Quantidade de Abrigos		
Corredor	Local ou Sentido	Quantidade
Estrutural Oeste	Sentido centro	15
	Sentido bairro	12
Estrutural Binário Américo	Rua Dr. Américo Figueiredo	3
	Rua Benedito Ferreira Telles	5
	TOTAL	35

2.1. Resumo dos Componentes Principais do Empreendimento

O Empreendimento do BRT de Sorocaba deverá incluir no mínimo os seguintes elementos principais resumidos na Tabela 6, Tabela 7, Tabela 8 e Tabela 9 e no Anexo II, Volumes I, II, III e IV.

Tabela 2: Componentes de Infraestrutura do Empreendimento

Unidade	Elemento	Quantidade
Corredor Estrutural Oeste e Binário (Aproximação Oeste/Centro)	Via BRT	18,8 km unidirecionais (9,2 km no sentido bairro e 9,6 km no sentido centro)
	Paradas BRT	35
	Estação de Conexão BRT	1
	Abrigo de Conexão BRT	1
	Abrigos de paradas	35
	Terminal BRT	1 com 1.660,00 m ² de área construída dentro de uma área total de aproximadamente 10.000,00 m ²
	A Concessionária fornecerá, implantará e fará a manutenção da iluminação em Led do Terminal Ipiranga, e na estação Jardim Tatiana. Nos corredores da avenida Dr. Armando Pannunzio e General Carneiro, e no binário da R. Dr. Américo Figueiredo até o Terminal Ipiranga e R. Benedito Ferreira Teles a concessionária fornecerá a iluminação e instalação em Led sendo a manutenção de responsabilidade do órgão gestor.	



PREFEITURA DE SOROCABA

2. Programação/Coordenação dos Projetos e das Obras/Prestação de Serviços

3.1. Programação de Projetos, da Obra e da Prestação de Serviços

A Concessionária terá que realizar a Programação da Obra e da Prestação de Serviços conforme o cronograma apresentado abaixo, nos termos do Contrato de Concessão, conforme as seguintes fases que deverão ser validadas pelo Poder Concedente no início do Contrato:

1. Consolidação do Projeto Funcional;
2. Projetos Básico e Executivo;
3. Período de Construção;
4. Período de Transição das linhas do Serviço de Transporte Coletivo existente;
5. Período de Prestação de Serviços.

O cronograma deverá contemplar os prazos para a obtenção das licenças necessárias e período de testes da infraestrutura, para realizar adequações, quando necessário.

O cronograma seguinte apresenta os marcos gerais dos prazos do projeto, construção e operação do Empreendimento. Destaque-se que o projeto de Corredor Estrutural Oeste também incluirá as adequações necessárias nos terminais centrais descritas no Item 6.7.5 para a operação do Serviço de Transporte Coletivo – BRT.

Tabela 4: Cronograma das obras e sistemas tecnológicos relacionados com a implantação do Sistema BRT Sorocaba e obras complementares (continuação)

	Item	Preliminar	M01	M02	M03	M04	M05	M06	M07	M08	M09	M10	M11	M12	M13	M14	M15	M16	M17
4	Implantação Corredor Oeste																		
4.1	Corredor Oeste -Obras civis																		
4.1.1	Corredor Oeste -Obras civis: Santa Cruz																		
4.1.2	Corredor Oeste -Obras civis: Pavimento Rígido																		
4.1.3	Corredor Oeste -Obras civis: Pavimento Flexível																		
4.1.4	Corredor Oeste -Obras civis: Adequações geométricas																		
4.1.5	Corredor Oeste -Obras civis: Passeio																		
4.1.6	Corredor Oeste -Obras civis: Ipiranga																		
4.1.7	Corredor Oeste -Obras civis: Tatiana																		
4.1.8	Corredor Oeste -Obras civis: Sinalização Horizontal																		
4.1.9	Corredor Oeste -Obras civis: Sinalização Vertical																		
4.1.10	Corredor Oeste -Obras civis: Remanejamento de interferências																		
4.2	Corredor Oeste -ITS																		



PREFEITURA DE SOROCABA

ANEXO 4 AO 3º TERMO ADITIVO AO CONTRATO

Anexo III – Diretrizes de Engenharia

1.1 Extensões dos corredores e tipos de pavimento (sob responsabilidade da Concessionária)

A Tabela seguinte apresenta as extensões de pavimento rígido e pavimento flexível necessário para os Corredores BRT e Binário. O Item 1.5 apresenta mais detalhes.

Tabela 1: Extensões dos trechos e tipo de pavimento

Corredor	Rua/Avenida	Corredores de ônibus				Faixas de tráfego geral	
		Pavimento rígido (BRT)		Pavimento flexível (Estruturais)		Pavimento flexível	
		Sentidos	Extensão (km)	Sentidos	Extensão (km)	Número de faixas	Extensão (km)
Estrutural Oeste	Av. General Carneiro	2 sent.	0,540	2 sent.	2,3	3	2,3
	Av. Dr. Armando Pannunzio	2 sent.	0,630	2 sent.	2,5	3	2,5
Estrutural Binário Américo	R. Dr. Américo Figueiredo	1 sent.	0,200	1 sent.	2,4	2	2,4
	R. Benedito Ferreira Telles	1 sent.	0,225	1 sent.	1,2	2	1,2
ECO Tatiana	R Augusto Antunes Vieira	-	-	1 sent.	0,209	2	0,209
	R. Braz José Anhaia	-	-	1 sent.	0,065	2	0,065
	R. Romualdo Borghesi	-	-	1 sent.	0,208	2	0,208
	R. Claudio Castorino de França	-	-	1 sent.	0,072	2	0,072
TOTAL		1,59		8,95		8,95	

2. Diretrizes Técnicas Mínimas: Edificações

2.1. Estações de Conexão

[Handwritten signatures and initials in blue ink]



PREFEITURA DE SOROCABA

2.1.1. Estações de Conexão

As Estações de Conexão são equipamentos urbanos com uma estrutura física semelhante à das Estações BRT, mas de maior porte, posicionadas no traçado dos Corredores BRT, nas quais ocorrerá a transferência dos usuários entre algumas linhas do Sistema de Transporte Coletivo de Sorocaba (particularmente, as Linhas Alimentadoras) e as Linhas Eixo BRT do Serviço de Transporte Coletivo - BRT, com operação equivalente à Estação de Transferência dos Terminais BRT.

Além das características das Estações BRT, as Estações de Conexão devem conter um espaço de integração, que possibilite a transferência dos usuários das linhas do Sistema de Transporte Coletivo de Sorocaba para as Linhas Eixo BRT, por meio de acessos e catracas.

As plataformas das Linhas Eixo BRT deverão ser fechadas e elevadas e as plataformas das Linhas Alimentadoras deverão ser abertas.

As Estações de Conexão devem ser compatíveis com todos os tipos de ônibus, tanto das Linhas Eixo BRT quanto das Linhas Alimentadoras.

No Corredor Oeste, haverá a Estação de Conexão Tatiana, do tipo Bidirecional.

2.2. Terminal BRT

2.2.1. Novo Terminal BRT

O Corredor BRT Oeste contará com 1 novo Terminal BRT, localizado no extremo do corredor proposto: Terminal Ipiranga.

Ele possuirá uma estrutura similar aos demais existentes, variando o seu porte em razão da demanda de passageiros.

A configuração proposta conta com plataformas dedicadas à operação das Linhas Alimentadoras e das Linhas Eixo BRT, sejam elas de passagem, ou com origem no terminal. Poderá haver vagas para estacionamento dos ônibus nos momentos de regulagem operacional, paradas para refeição/descanso do motorista e eventuais manutenções.

As plataformas das Linhas Eixo BRT deverão ser fechadas e elevadas e as plataformas das Linhas Alimentadoras deverão ser abertas.

2.2.2. Diretrizes de Posicionamento

O Terminal BRT deverá ser posicionado de acordo com o definido no Desenho Operacional descrito no Anexo III, Volume IV e detalhado na Consolidação do Projeto Funcional e no Projeto Geométrico e demais projetos.

A **Tabela 3** apresenta as localizações e dimensões definidas para o Terminal BRT conforme o Desenho Operacional descrito no Anexo III, Volume IV.

[Handwritten signatures and initials in blue ink]



PREFEITURA DE SOROCABA

Tabela 3: Localização do Terminal

Localização dos Terminais BRT			
Corredor	Terminal	Localização do Terminal	Área Aproximada
Estrutural Binário Américo	Ipiranga	Entre a R. Estado de Israel e R. Dr. Américo Figueiredo	1.660 m ² de área construída dentro de uma área total de aproximadamente e 10.000 m ²

As dimensões do Terminal BRT citadas em função das projeções da demanda considerando a expansão urbana prevista nas áreas de influências do local deverão ser validadas conforme a demanda prevista no Desenho Operacional apresentado durante a Consolidação do Projeto Funcional.

2.1. Diretrizes de Projeto

2.1.1. Arquitetura

O Projeto dos Terminais BRT deverá seguir, em linhas gerais, o *Manual de Projeto e Dimensionamento de Terminais - EMTU/SP* (DT-DPO-001-05) ou outra referência a ser aprovada pelo Poder Concedente, que contém informações, critérios, parâmetros e procedimentos a serem observados, a fim de atender adequadamente as necessidades de segurança, conforto e funcionalidade dos usuários e veículos que o utilizam.

O dimensionamento dos espaços dos Terminais BRT deverá ser em função da demanda prevista no Desenho Operacional apresentado durante a Consolidação do Projeto Funcional.

2.1.1.1. Plataformas

Prevê-se uma largura mínima de 5 metros para as plataformas dos usuários das Linhas Eixos BRT e das linhas alimentadoras.

2.3.1.1.1. Terminal Ipiranga

São previstas duas plataformas. A primeira será destinada no seu lado direito à parada das Linhas Eixo BRT, com cota de 95 cm, e do lado esquerdo, à parada das Linhas Alimentadoras, em cota de 28 cm, havendo uma rampa para os passageiros transitarem entre os dois níveis, obedecendo a norma de acessibilidade (ABNT NBR 9050). A segunda plataforma é dedicada a operação das Linhas Alimentadoras.



PREFEITURA DE SOROCABA

2.1. Abrigos dos Pontos de Parada

2.1.1. Descrição Geral

Os Abrigos dos Pontos de Parada (Abrigos) são equipamentos urbanos dedicados ao embarque e desembarque, posicionados nas calçadas dos Corredores Estruturais.

Uma única exceção se encontra no Corredor Estrutural Oeste, onde a concepção da Parada Nove de Julho prevê, na verdade, a implantação de 2 Abrigos, devido à parada do ônibus ser realizada à direita na Praça Nove de Julho.

São previstos 35 pontos de parada no total.

2.1.2. Diretrizes de Posicionamento

A localização dos Abrigos deve ser consultada no Anexo I, Apêndice A.

A **Tabela 4** apresenta a quantidade de Abrigos por Corredor.

Tabela 4: Quantidade de Abrigos

Quantidade de Abrigos		
Corredor	Local ou Sentido	Quantidade
Estrutural Oeste	Sentido centro	15
	Sentido bairro	12
Estrutural Binário Américo	Rua Dr. Américo Figueiredo	3
	Rua Benedito Ferreira Telles	5
TOTAL		35

2.5. Arquitetura – Terminal

2.5.1. Terminal Ipiranga

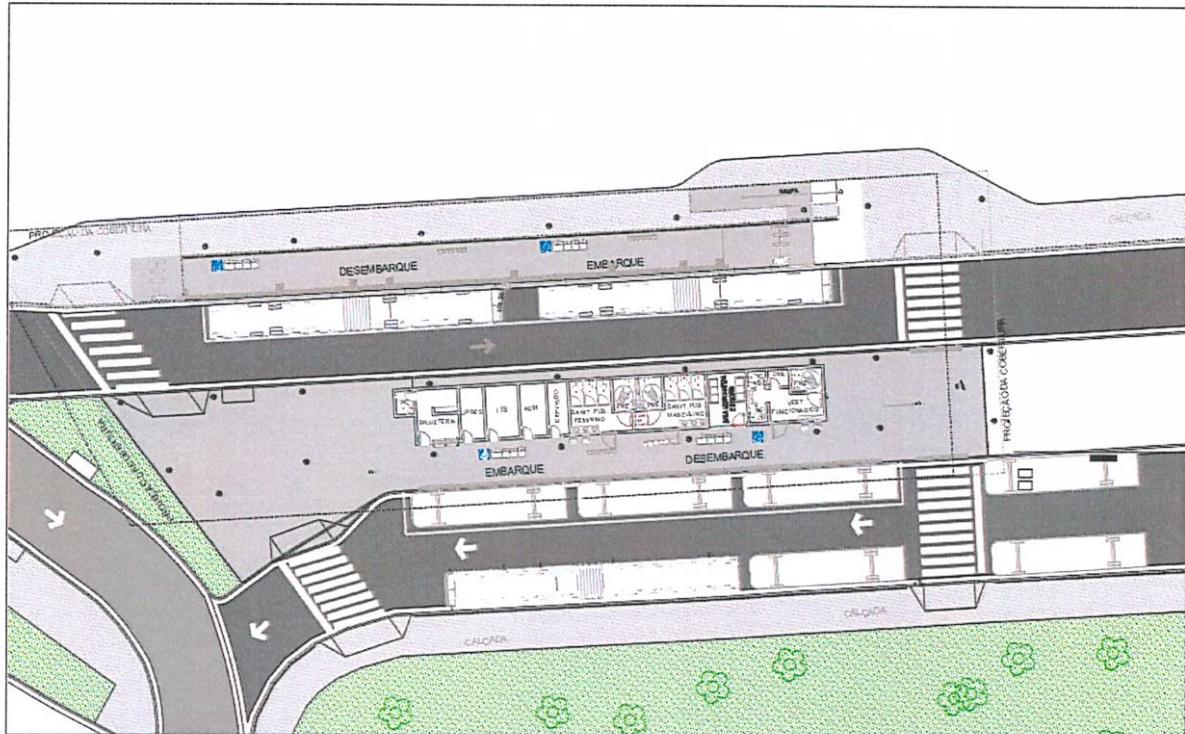
2.5.1.1. Implantação



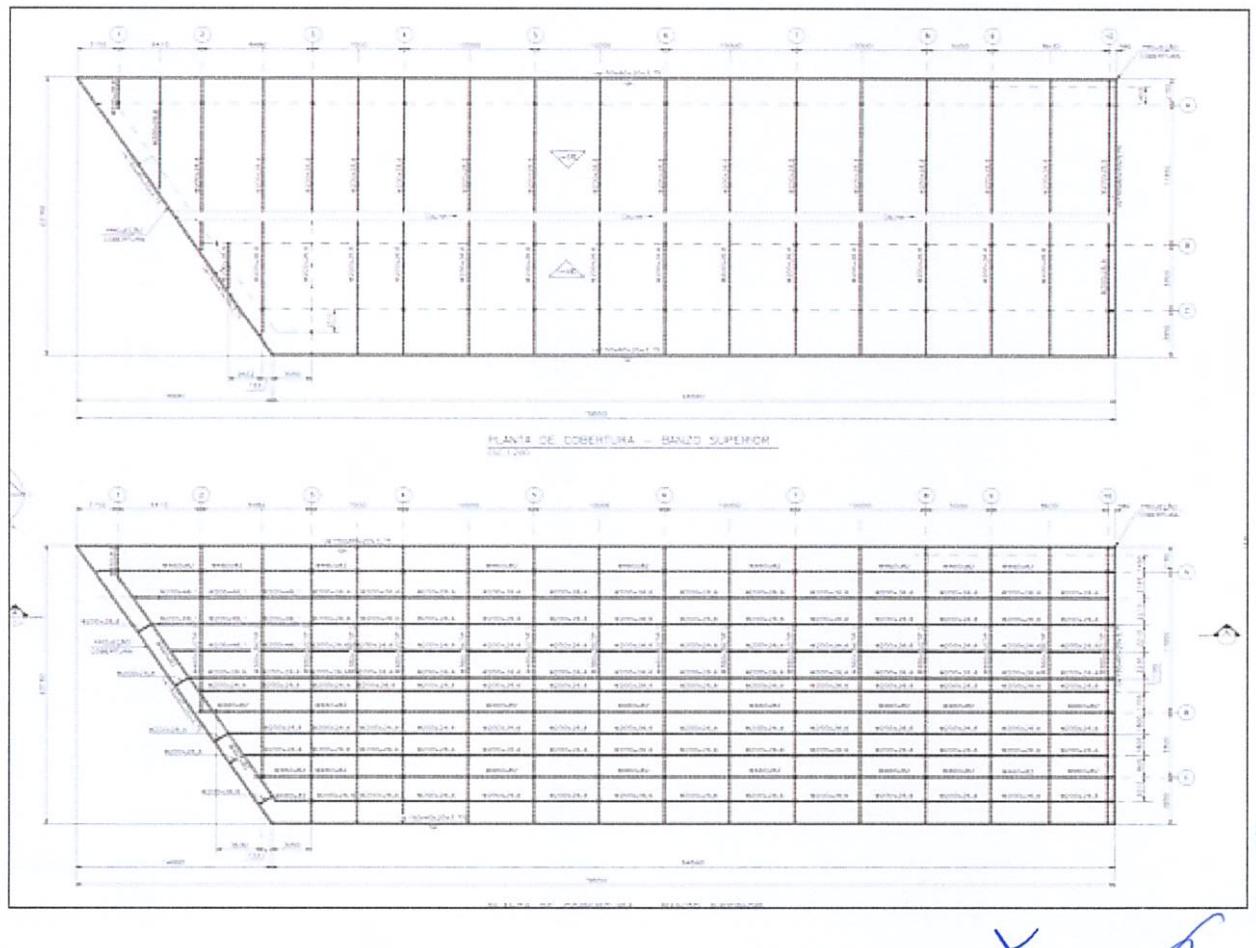


PREFEITURA DE SOROCABA

2.5.1.1. Planta da Plataforma



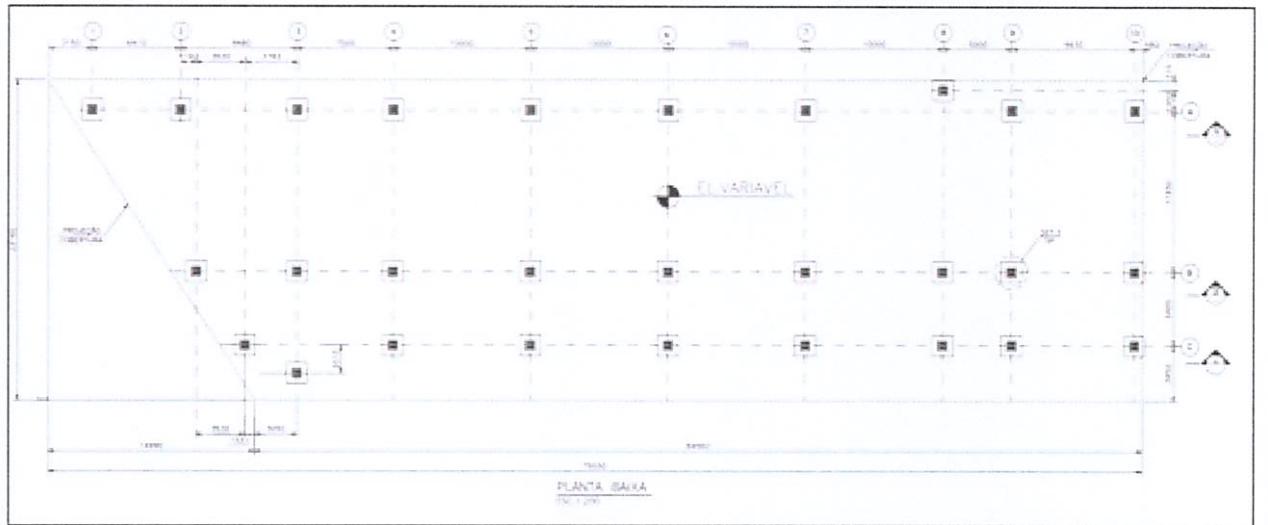
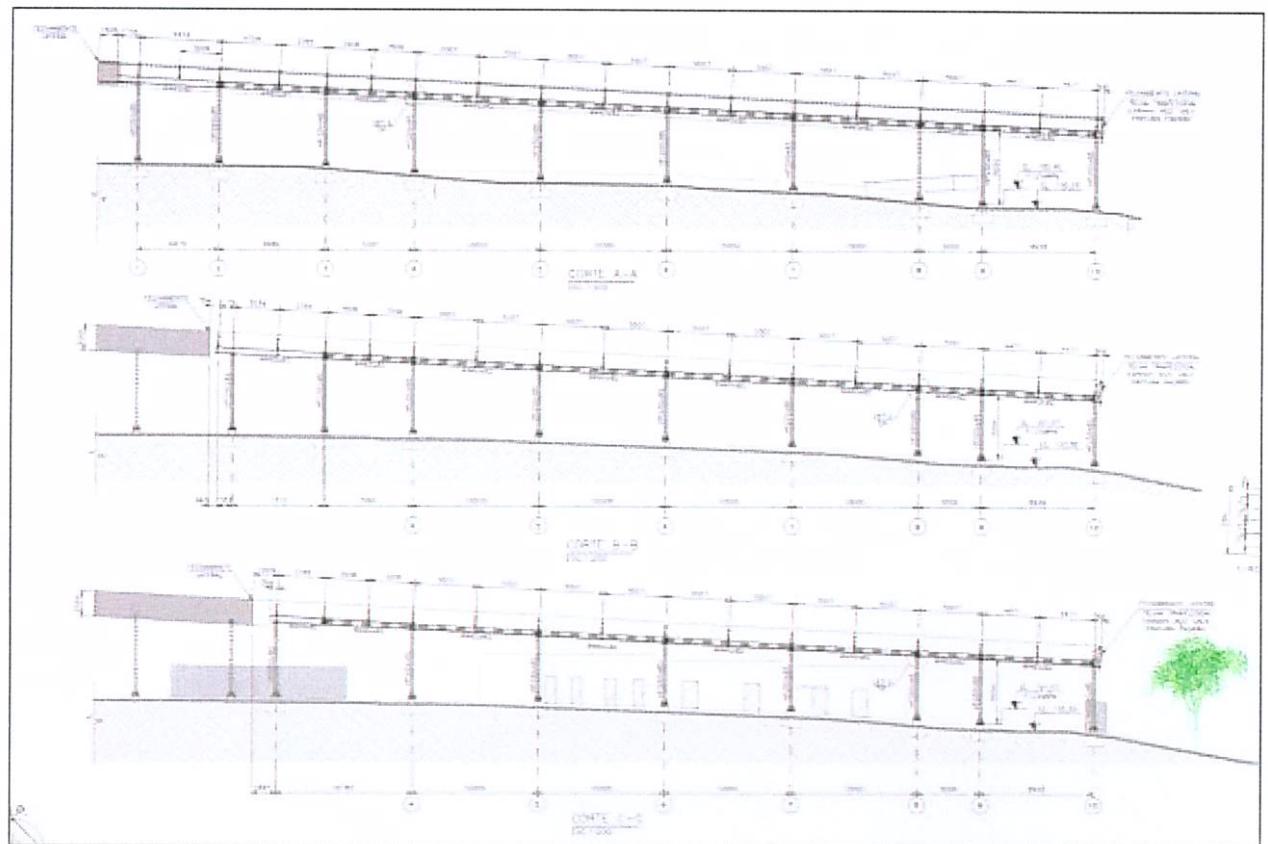
2.5.1.1. Planta da Cobertura





PREFEITURA DE SOROCABA

2.5.1.1. Cortes

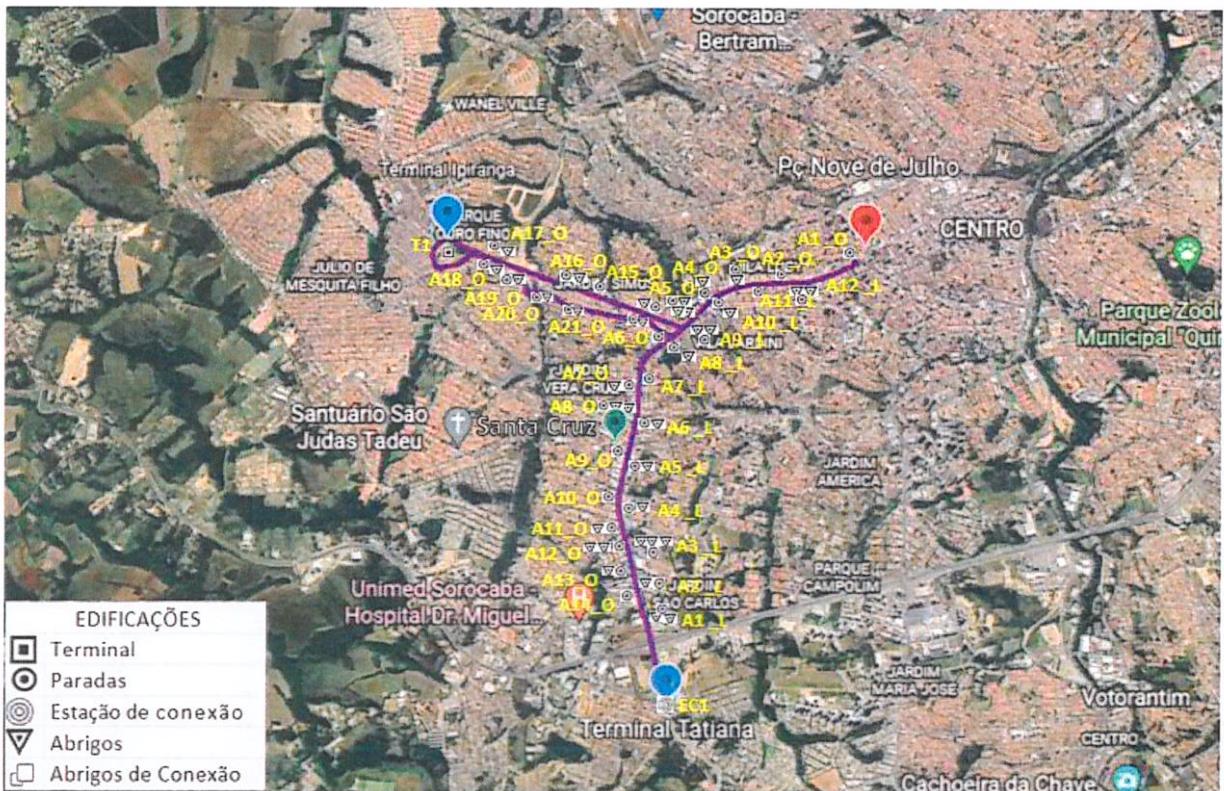




PREFEITURA DE SOROCABA

2.6. Implantação dos Corredores

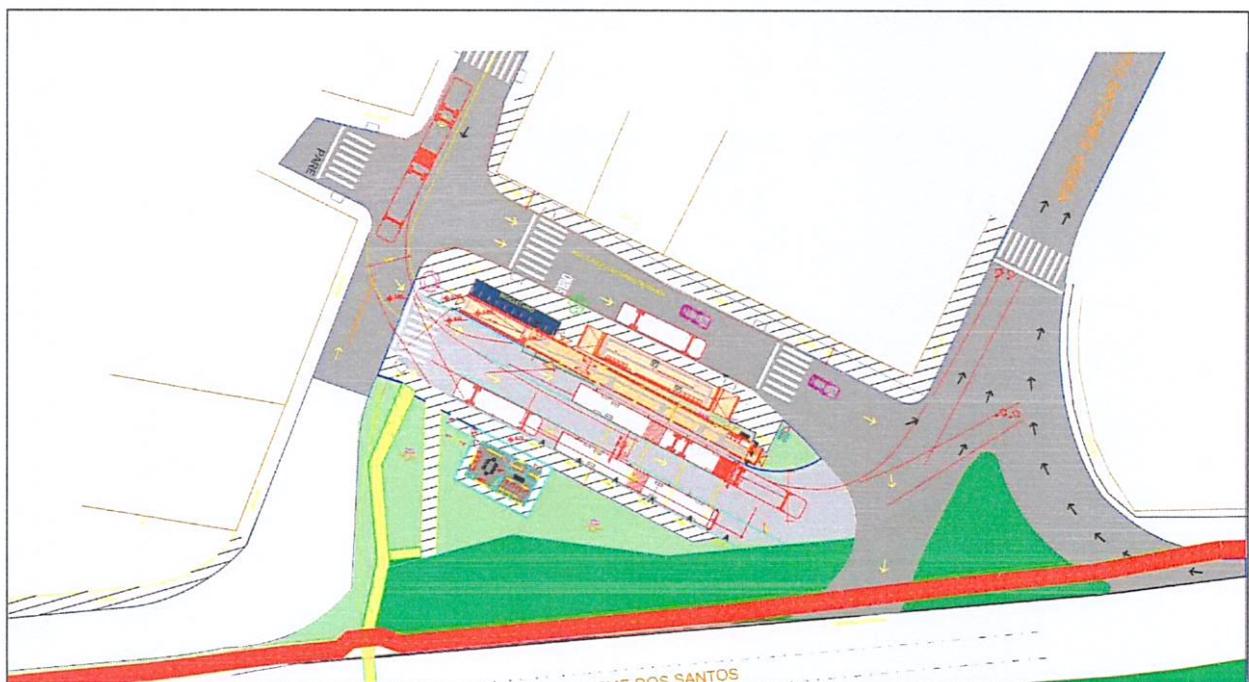
2.6.1. Corredor Estrutural Oeste E Binário Américo



2.7 Arquitetura – Estação de Conexão

2.7.1. Tatiana

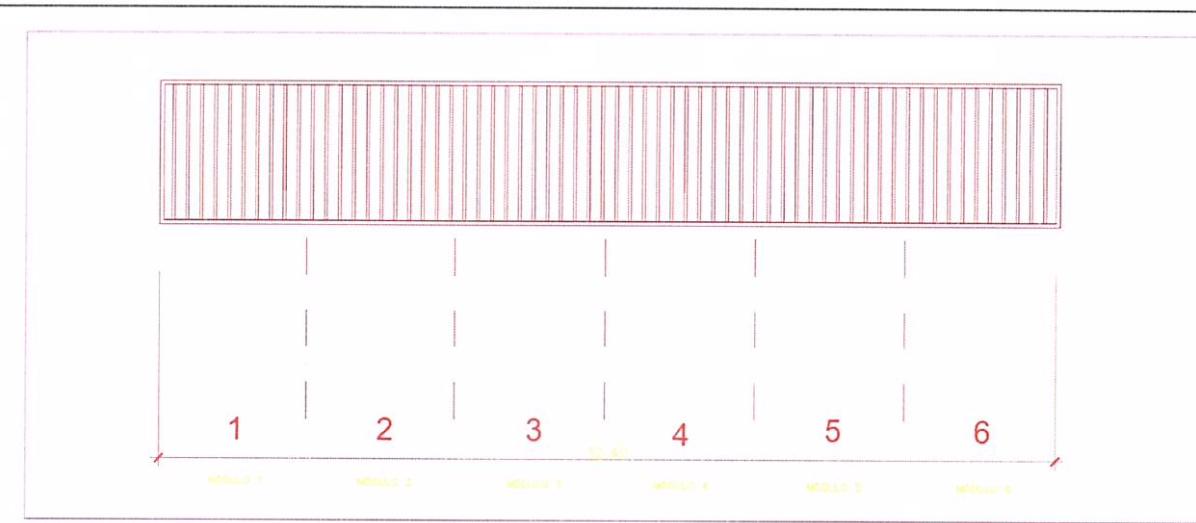
2.7.1.1. Implantação



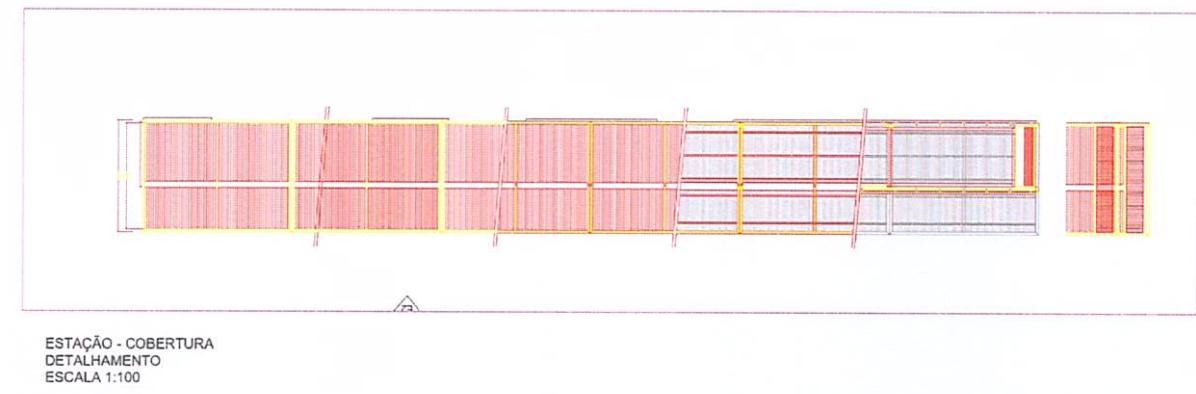


PREFEITURA DE SOROCABA

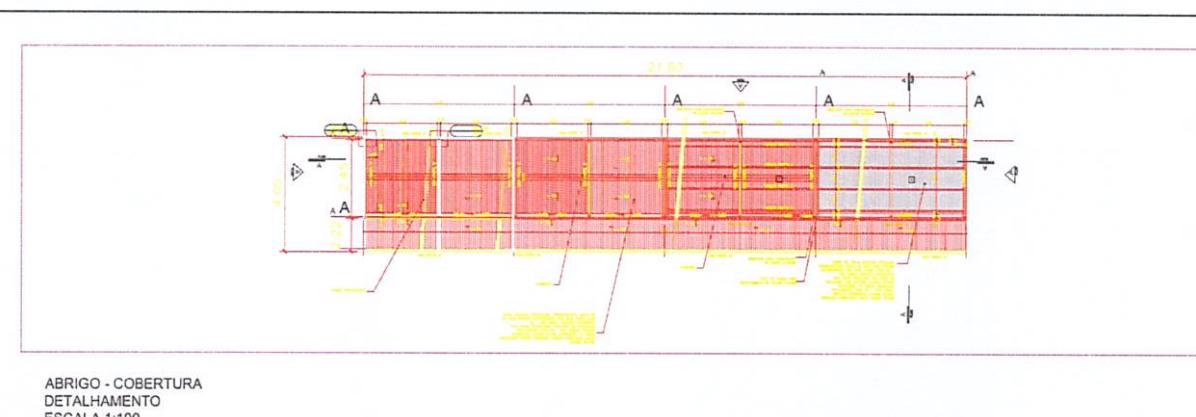
2.7.1.1. Cobertura



ESTAÇÃO - COBERTURA
DETALHAMENTO
ESCALA 1:100



ESTAÇÃO - COBERTURA
DETALHAMENTO
ESCALA 1:100



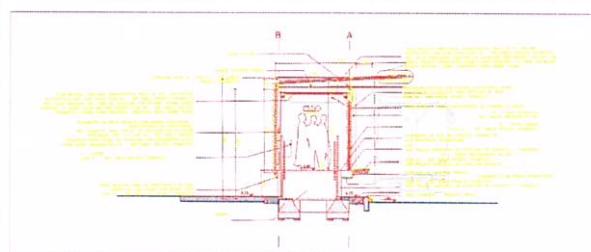
ABRIGO - COBERTURA
DETALHAMENTO
ESCALA 1:100

Y
X
G
Z
+

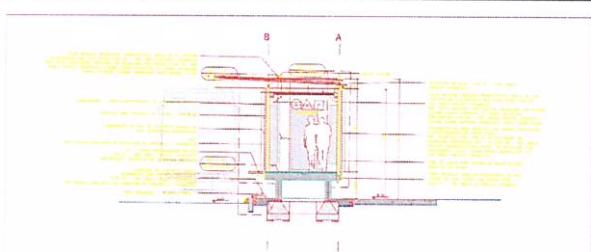


PREFEITURA DE SOROCABA

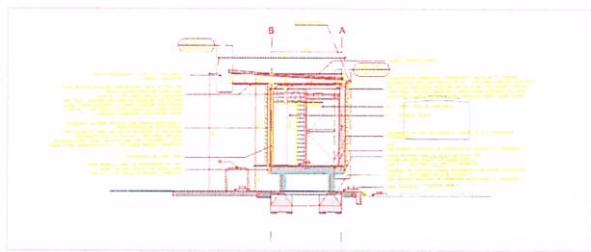
2.7.1.1. Cortes



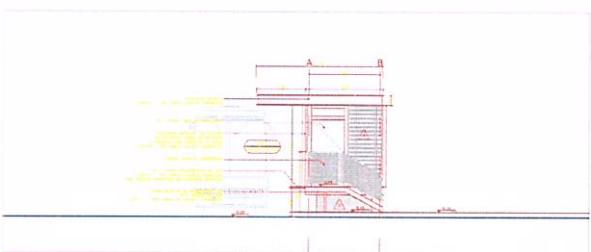
ESTAÇÃO UNIDIRECIONAL, CORTE A1
DETALHAMENTO
ESCALA 1:50



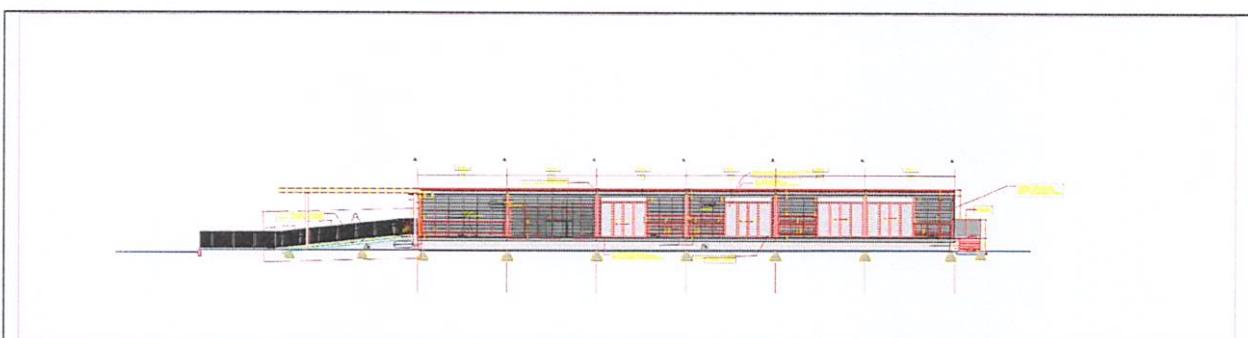
ESTAÇÃO UNIDIRECIONAL, CORTE A1
DETALHAMENTO
ESCALA 1:50



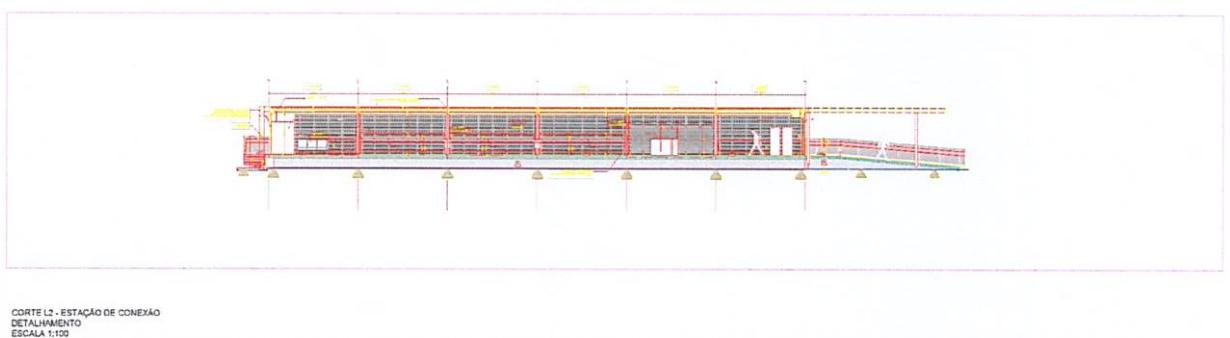
ESTAÇÃO UNIDIRECIONAL, CORTE A3
DETALHAMENTO
ESCALA 1:50



ESTAÇÃO UNIDIRECIONAL, CORTE A4
DETALHAMENTO
ESCALA 1:50



CORTE L1 - ESTAÇÃO DE CONEXÃO
DETALHAMENTO
ESCALA 1:100



CORTE L2 - ESTAÇÃO DE CONEXÃO
DETALHAMENTO
ESCALA 1:100

(Handwritten signatures and initials are present at the bottom right of the page)



PREFEITURA DE SOROCABA

ANEXO 5 AO 3º TERMO ADITIVO AO CONTRATO

Anexo IV – Indicadores de Desempenho

1. Considerações iniciais

O Anexo IV – Indicadores de Desempenho, parte integrante do Contrato de Concessão do Sistema BRT de Sorocaba, apresenta a relação de indicadores, parâmetros em geral e a forma de cálculo das notas de avaliação dos serviços que integra o Sistema de Avaliação da Qualidade.

A aplicação das orientações deste anexo tem sido realizada pela Verificadora Independente do Contrato desde março de 2021 com os seus resultados apresentados à Urbes e a Concessionária de forma regular com periodicidade mensal.

A apuração dos indicadores no período de 18 meses até agosto de 2022 tem permitido identificar a necessidade de alguns ajustes localizados na metodologia e parâmetros, sem, contudo, significar a alteração estrutural e em grande escala do modelo contratual de avaliação da qualidade.

As adequações propostas se justificam em grande medida em razão das adequações do projeto implantado; pela experiência prática, que a operação do BRT tem proporcionado; e, pela observância que alguns parâmetros não são os mais adequados à alguns elementos ou componentes do sistema de avaliação.

Desta forma, as alterações estão devidamente justificadas. Ao final, é apresentada a consolidação destas alterações com as demais partes inalteradas, mediante uma nova edição dos textos do Anexo IV e do Item 5 do Anexo III: Diretrizes para a prestação de serviços.

2. Alterações promovidas

2.1 Tabela 1: Indicadores de Desempenho: Corredor de Pavimento Rígido - Sinalização

A. Adequação:

Supressão da unidade funcional Sinalização Auxiliar (segregadores) e do indicador “Elementos faltantes”

B. Justificativa:

O projeto dos corredores BRT não contemplaram elementos segregadores das faixas exclusivas, à exemplo de tachões ou super-tachões, contando apenas com balizamento por sinalização horizontal em faixas contínua. Em razão deste fato, não há o componente a ser avaliado na apuração do indicador.

C. Revisão do peso no Grupo:

A supressão da unidade funcional resulta na revisão dos pesos dos indicadores mantidos, conforme apresentado na tabela a seguir.

V
X

L
C
:

X
AC



PREFEITURA DE SOROCABA

Unidade funcional	Indicador	Peso no Grupo original	Revisão	Peso no Grupo revisto
Sinalização Horizontal / Vertical	Retrorrefletância	20%	Mantido	30,0%
	Posicionamento e quantidades previstas em projeto	30%	Mantido	40,0%
	Placas: Legíveis, sem obstruções	20%	Mantido	30,0%
Sinalização auxiliar (Segregadores)	Elementos faltantes	30%	Suprimido	-

2.2. Tabela 2: Indicadores de Desempenho: Drenagem

A. Adequação:

Supressão do indicador “Boas condições dos elementos da drenagem (sarjetas, canaletas, caixas de passagem, bocas de lobo, etc.)”

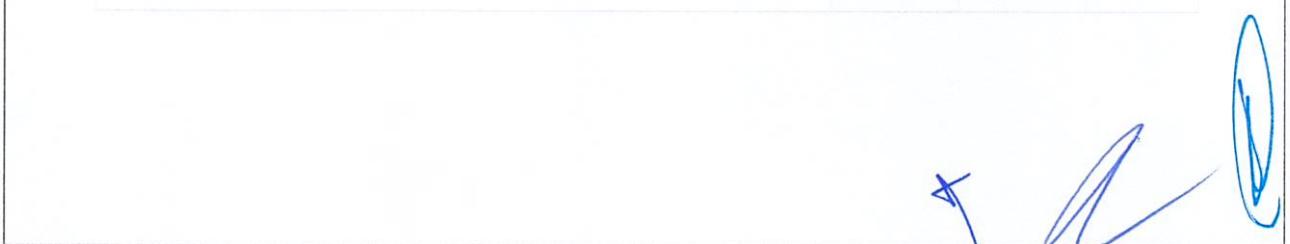
B. Justificativa:

Trata-se de índice cuja avaliação foi descontinuada desde setembro de 2021, nos termos do Ofício DTU 0291/21 da URBES, o qual estabeleceu o entendimento que a responsabilidade da Concessionária sobre os elementos de drenagem limita-se à Via BRT, logo não se aplicando aos Corredores Estruturais.

C. Revisão dos pesos dos grupos

A supressão do índice resulta na revisão dos pesos dos demais grupos mantidos, conforme apresentado na tabela a seguir.

Grupo	Peso do Grupo original	Revisão	Peso do Grupo revisto
Pavimento Flexível (faixa de ônibus)	35%	Mantido	40,0%
Pavimento Rígido (paradas 50m)	25%	Mantido	30,0%
Drenagem	15%	Suprimido	-
Sinalização Horizontal/Vertical	25%	Mantido	30,0%





PREFEITURA DE SOROCABA

2.3 *Tabela 6: Indicadores de Desempenho: Sistemas / Equip. Tecnológicos*

A. Adequação:

Alteração na forma como são apurados alguns indicadores, na forma a seguir:
Os indicadores de “tempo máximo de inoperância contínua” relativos ao Sistema de Comunicação sem fio (Wi-Fi), PMV e Catracas serão verificados por cada unidade (Terminal, Estação e Abrigo), ou seja, deverão ser contabilizados para cálculo do indicador na forma como é realizado com as portas de plataforma, que são verificadas por unidade

B. Justificativa:

O modo de avaliação dos equipamentos de ITS mencionados acima, na forma como estabelecido no Anexo IV, resulta em uma severa distorção da avaliação do sistema de ITS, isto porque, por exemplo, um defeito localizado em um equipamento, como um PMV de um abrigo, com inoperância, por mais de 6 horas no mês, leva à uma nota zero para todo o conjunto de equipamentos (mais de uma centena de PMV, no caso).

O critério proposto, de avaliação e ponderação por unidade (terminal, estação e abrigo), é o mesmo utilizado para as portas de plataforma. Vale dizer, que estes equipamentos são muito mais essenciais à operação que os PMV, logo, pelo princípio de razoabilidade e proporcionalidade justifica-se o emprego do mesmo critério.

2.4 *Tabela 10: Ponderação das Notas: Edificações – Corredor Itavuvu*

A. Adequação:

Ajuste do multiplicador (Estação Integração / Estações Integração ITAVUVU), em razão da Tabela 10 do Anexo IV considerar a existência de três estações de integração e, portanto, um fator de 0,33 (1/3), quando o correto são duas estações (ECO Itavuvu e ECO Maria Antônia Prado). Assim, o multiplicador é 0,5 (1/2). Foi também inserido o nome das estações e terminal ao invés da notação genérica constante do Anexo IV.

B. Justificativa:

Trata-se de atualização da tabela do Anexo IV à situação atual.



PREFEITURA DE SOROCABA

Tabela 10: Ponderação das Notas: Edificações

EDIFICAÇÕES					
ESTAÇÃO	Nota Estação	ITAVUVU		Média Edificações ITAVUVU	Multiplicador (Edificações ITAVUVU/Edificações SISTEMA TOTAL)
		Multiplicador (Estação/Estações ITAVUVU)	Média Estações ITAVUVU		
Estação Paineiras	10	0,10			
Estação São Camilo	10	0,10			
Estação Santa Cecília	10	0,10			
Estação Altino Silvano	10	0,10			
Estação Los Angeles	10	0,10		10	50%
Estação Jardim Paraná	10	0,10			
Estação Vila Carol	10	0,10			
Estação Lauro Sanches	10	0,10			
Estação C. E. Dr. Pitico	10	0,10			10 35%
Estação UPH Zona Norte	10	0,10			
TERMINAL					
ESTAÇÃO INTEGRAÇÃO	Nota Terminal	ITAVUVU		Média Terminais ITAVUVU	Multiplicador (Terminais ITAVUVU/Edificações ITAVUVU)
		Multiplicador (Terminal/Terminais ITAVUVU)	Média Terminais ITAVUVU		
Terminal Vitória Régia	10	1	10	10	10%
ESTAÇÃO INTEGRAÇÃO					
ESTAÇÃO INTEGRAÇÃO	Nota Estação Integração	ITAVUVU		Média Estações Integração ITAVUVU	Multiplicador (Estações Integração ITAVUVU/Edificações ITAVUVU)
		Multiplicador (Estação Integração/Estações Integração ITAVUVU)	Média Estações Integração ITAVUVU		
ECO Itavuvu	10	0,50			
ECO Maria Antônia Prado	10	0,50		10	40%

2.5 Tabela 10: Ponderação das Notas: Edificações – Corredor Ipanema

A. Adequação:

Ajuste do multiplicador (Estação Integração / Estações Integração IPANEMA), em razão da Tabela 10 do Anexo IV considerar a existência de duas estações de integração e, portanto, um fator de 0,50 (1/2), quando o correto é uma estação (ECO Ipanema). Assim, o multiplicador é 1,0.

Foi também inserido o nome das estações e terminal ao invés da notação genérica constante do Anexo IV.

B. Justificativa:

Trata-se de atualização da tabela do Anexo IV à situação atual.

*K
X
D
j*



PREFEITURA DE SOROCABA

EDIFICAÇÕES					
ESTAÇÃO	Nota Estação	Multiplicador (Estação/Estações IPANEMA)	Média Estações IPANEMA	Multiplicador (Estações IPANEMA/Edificações IPANEMA)	Média Edificações IPANEMA / Edificações SISTEMA TOTAL
Estação Jardim Botucatu	10	0,11			
Estação Jardim Betânia	10	0,11			
Estação Novo Horizonte	10	0,11			
Estação Nova Sorocaba	10	0,11			
Estação Jardim Planalto	10	0,11	10	60%	
Estação Aeroporto	10	0,11			
Estação Vila Angélica	10	0,11			
Estação Vila Guilherme	10	0,11			10 25%
Estação UPH Zona Norte	10	0,11			
TERMINAL	Nota Terminal	Multiplicador (Terminal/Terminals IPANEMA)	Média Terminais IPANEMA	Multiplicador (Terminals IPANEMA/Edificações IPANEMA)	
Terminal São Bento	10	1	10	10%	
ESTAÇÃO INTEGRAÇÃO	Nota Estação Integração	Multiplicador (Estação Integração/Estações Integração IPANEMA)	Média Estações Integração IPANEMA	Multiplicador (Estações Integração IPANEMA/Edificações IPANEMA)	
Estação Ipanema	10	1,0			

2.6 Tabela 10: Ponderação das Notas: Edificações – Corredor Aproximação Norte – Centro (Binário)

A. Adequação:

Ajuste do multiplicador (Abrigo / Abrigos Aprox. NORTE-CENTRO), em razão da Tabela 10 do Anexo IV considerar a existência de doze abrigos e, portanto, um fator de 0,0833 (1/12), quando são nove abrigos. Assim, o multiplicador é 0,111.

B. Justificativa:

Trata-se de atualização da tabela do Anexo IV à situação atual.



PREFEITURA DE SOROCABA

EDIFICAÇÕES					
Aproximação NORTE - CENTRO					Média Edificações Aprox NORTE-CENTRO / Multiplicador (Edificações aprox NORTE-CENTRO / Edificações SISTEMA TOTAL)
ESTAÇÃO	Nota Estação	Multiplicador (Abrigo/Abrigos Aprox NORTE-CENTRO)	Média Estações Aprox NORTE-CENTRO	Multiplicador (Abrigos Aprox NORTE-CENTRO/Edificações Aprox NORTE-CENTRO)	
Abrigo 1	10	0,1111			
Abrigo 2	10	0,1111			
Abrigo 3	10	0,1111			
Abrigo 4	10	0,1111			
Abrigo 5	10	0,1111	10	100%	
Abrigo 6	10	0,1111			
Abrigo 7	10	0,1111			
Abrigo 8	10	0,1111			
Abrigo 9	10	0,1111			

2.7 Tabela 10: Ponderação das Notas: Edificações – Corredor Região Central e Ligação General Osório

A. Adequação:

- 1 Ajuste do multiplicador (Abrigo/Abrigos Região Central), em razão da Tabela 10 do Anexo IV considerar a existência de 43 abrigos e, portanto, um fator de 0,02325 (1/43), quando há 29 abrigos. Assim, o multiplicador é 0,03448 (1/29).
- 2 Ajuste do Multiplicador (Abrigos Região Central / Edificações Região Central) relativo aos abrigos, que é de 70% passando para 100%, em razão do fato que a tabela do Anexo IV considera os terminais da área central como parte do escopo de atuação do BRT Sorocaba o que não se deu, portanto, o peso de 30% considerado para estes terminais foi passado para os abrigos da Região Central.

B. Justificativa:

Trata-se de atualização da tabela do Anexo IV à situação atual.



PREFEITURA DE SOROCABA

EDIFICAÇÕES					Média	Multiplicador
ABRIGO	Nota Abrigo	Multiplicador (Abrigo/Abrigos Região Central)	Média Abrigos Região Central	Multiplicador (Abrigos Região Central /Edificações Região Central)	Edificações Região CENTRAL	(Edificações Região CENTRAL /Edificações SISTEMA TOTAL)
Abrigo 1	10	0,03448				
Abrigo 2	10	0,03448				
Abrigo 3	10	0,03448				
					10	7%
			10	100%		
Abrigo 28	10	0,03448				
Abrigo 29	10	0,03448				

2.8 Tabela 10: Ponderação das Notas: Edificações – Corredor Leste

A. Adequação:

Ajuste do multiplicador (Abrigo/Abrigos Leste), em razão da Tabela 10 do Anexo IV considerar a existência de 26 abrigos e, portanto, um fator de 0,03846 (1/26), quando há 29 abrigos. Assim, o multiplicador é 0,03448 (1/29).

B. Justificativa:

Trata-se de atualização da tabela do Anexo IV à situação atual.

EDIFICAÇÕES					
ABRIGO	Nota Abrigo	Multiplicador (Abrigo/Abrigos LESTE)	Média Abrigos LESTE	Multiplicador (Abrigos LESTE/Edificações LESTE)	Média Edificações LESTE
					Multiplicador (Edificações LESTE /Edificação SISTEMA TOTAL)
Abrigo 1	10	0,03448			
Abrigo 2	10	0,03448			
Abrigo 3	10	0,03448			
					10
					3%
			10	100%	
Abrigo 28	10	0,03448			
Abrigo 29	10	0,03448			



PREFEITURA DE SOROCABA

2.9 Tabela 10: Ponderação das Notas: Edificações – Corredor Sul

A. Adequação:

Ajuste do multiplicador (Abrigo/Abrigos Sul), em razão da Tabela 10 do Anexo IV considerar a existência de 21 abrigos e, portanto, um fator de 0,0476 (1/21), quando há 25 abrigos. Assim, o multiplicador é 0,0400 (1/25).

B. Justificativa:

Trata-se de atualização da tabela do Anexo IV à situação atual.

EDIFICAÇÕES						
SUL					Média Edificações SUL	Multiplicador (Edificações SUL /Edificaçãoe SISTEMA TOTAL)
ABRIGO	Nota Abrigo	Multiplicador (Abrigo/Abrigos SUL)	Média Abrigos SUL	Multiplicador (Abrigos SUL/Edificações SUL)		
Abrigo 1	10	0,04			10	3%
Abrigo 2	10	0,04				
Abrigo 3	10	0,04				
			10	100%		
Abrigo 24	10	0,04				
Abrigo 25	10	0,04				

2.10 Tabela 11: Ponderação das Notas: Serviço de Transporte Coletivo – BRT

A. Adequação:

Ajuste da relação das linhas à situação efetivamente implantada e alteração dos multiplicadores levando em consideração a quantidade de linhas em operação e previstas com a futura implantação do Corredor Oeste.

A tabela do Anexo IV considera a quantidade total de 17 linhas, sendo seis do BRT Itavuvu; três do BRT Ipanema e oito do BRT Oeste.

O projeto operacional do BRT efetivamente implantado até o momento contempla: seis linhas para o BRT Itavuvu, e cinco linhas para o BRT Ipanema. Assim, o multiplicador é de 0,09091 (1/11) até a implantação do BRT Oeste. Quando da implantação deste corredor, e se mantida a quantidade de linhas do projeto original, que é de oito linhas, o multiplicador passará para 0,05263 (1/19).

B. Justificativa:

Trata-se de atualização da tabela do Anexo IV à situação atual.



PREFEITURA DE SOROCABA

Tabela 11: Ponderação das Notas: Serviço de Transporte Coletivo – BRT

Transporte Coletivo - BRT		Serviço de	Média Serviço de Transporte SISTEMA TOTAL		
Eixo	Linha	Itinerário	Multiplicador (Linha / TOTAL) até implantação do Eixo Oeste	Multiplicador (Linha / TOTAL)	NOTA
Eixo Itavuvu	E110/A110	Eixo Vítória Régia II e III	0,09091	0,05263	10
Eixo Itavuvu	E120/A120	Eixo Paineiras	0,09091	0,05263	10
Eixo Itavuvu	E130/A130	Eixo São Camilo	0,09091	0,05263	10
Eixo Itavuvu	E131/A131	Eixo Casa Branca	0,09091	0,05263	10
Eixo Itavuvu	D200	Eixo Norte-Sul (Term. Vit. Régia / Campolim)	0,09091	0,05263	10
Eixo Itavuvu	T140	Eixo Norte-Sul - Term. Vit. Régia / Term. Sto Antonio	0,09091	0,05263	10
Eixo Ipanema	E160/A160	Eixo São Bento	0,09091	0,05263	10
Eixo Ipanema	E170/A170	Eixo Nova Sorocaba	0,09091	0,05263	10
Eixo Ipanema	E180/A180	Eixo Carandá	0,09091	0,05263	10
Eixo Ipanema	E181/A181	Eixo Altos do Ipanema	0,09091	0,05263	10
Eixo Ipanema	T150	Eixo Term. São Bento / Term. Santo Antonio	0,09091	0,05263	10
Eixo Oeste	E31	Eixo Oeste – Leste		0,05263	10
Eixo Oeste	E32	Eixo Jardim São Paulo		0,05263	10
Eixo Oeste	E33	Eixo Manchester		0,05263	10
Eixo Oeste	E34	Eixo Central Parque		0,05263	10
Eixo Oeste	E35	Eixo Ouro Fino		0,05263	10
Eixo Oeste	E36	Eixo Esmeralda		0,05263	10
Eixo Oeste	E37	Eixo Julio de Mesquita		0,05263	10
Eixo Oeste	E38	Eixo Santa Bárbara		0,05263	10